

Schéma des mobilités du territoire du bassin d'Arcachon nord

*Quelles actions pour améliorer la mobilité sur la
COBAN ?*





Métadonnées

Titre	Schéma des mobilités du territoire du bassin d'Arcachon nord
Sous-titre	Quelles actions pour améliorer la mobilité sur la COBAN ?
Nature	
Commanditaire	COBAN Atlantique Laurent Trijoulet 46, avenue des colonies33510 Andernos-les-bains
Références client	
Réalisé par	Cerema Sud-Ouest Département Transports Intelligents, Sécurité et Partage de la Voirie Groupe Sécurité et Partage de la Voirie
Affaire suivie par	Marie GADRAT marie.gadrat@cerema.fr – 05 56 70 64 60
Références Cerema	Affaire n° C17SI0003 Définition d'un schéma des mobilités à l'échelle du territoire du bassin d'Arcachon nord. Du diagnostic des mobilités à la définition des enjeux et des orientations stratégiques pour la mobilité sur le territoire et à l'élaboration d'un plan d'actions de mobilité.... Le plan d'action, résumé à 10 actions prioritaires choisies par la collectivité, pourra être décliné en partenariat avec les collectivités voisines : Val de l'Eyre et COBAS notamment
Mots clés	Transports, déplacements, mobilité, transports à la demande, transports collectifs, co voiturage, aire de stationnement, intermodalité, fréquence, multimodalité, traversée centre-bourg, attractivité territoriale, interface urbanisme/mobilité, Mots clés géographiques bassin d'Arcachon, Andernos les Bains, Arès, Biganos, Lanton, Audenge, Mios, Marcheprime, Lège Cap- Ferret, PNR Landes de Gascogne,
Droits	Ce document ne peut être reproduit en totalité ou en partie sans autorisation expresse de : Crédits photos – illustrations :



Référence documentaire

N° ISRN

CEREMA-DTERSO-2017-197-FR

Conditions de diffusion

Notice (auteurs, titre, résumé, etc.)

☐ diffusable

☐ non diffusable

Rapport d'étude

☐ libre (document téléchargeable librement)

☐ contrôlé (celui qui en veut communication doit en faire la demande et obtenir l'autorisation et les conditions d'usage auprès du commanditaire)

☐ confidentiel (document non diffusable)

Historique versions

Version(s)	Date	Commentaire
1.0	24 janvier 2018	
1.1	2 février 2018	Modifications apportées par la COBAN

Validation du document

Rédacteur(s)

Frédéric LESCOMMERES	Cerema Sud-Ouest DAIT/GTPE	Frederic.lescommeres@cerema.fr
Marie Gadrat	DTISPV / GSPV	marie.gadrat@cerema.fr
Validé par		

Table des matières

1 -Le contexte de l'élaboration du schéma des mobilités sur la COBAN.....	5
1.1 -Éléments de contexte du schéma de la mobilité à l'échelle du territoire....	9
1.2 -Les objectifs du schéma des mobilités de la COBAN.....	10
1.2.1 -Mobilités et attractivité du territoire.....	10
1.2.2 -Un schéma pour mieux répondre aux besoins des populations.....	10
2 -Les éléments de diagnostic de la mobilité.....	12
2.1 -Le territoire des mobilités.....	12
2.2 -La mobilité sur le territoire de la COBAN.....	16
2.3 -Les services de transports collectifs sur la COBAN.....	17
2.3.1 -Le réseau ferroviaire et l'offre de service :.....	18
2.3.2 -Les services de transports collectifs sur le territoire :.....	18
2.3.3 -Le transport à la demande (TAD) ou transport de proximité sur le territoire.....	19
2.4 -L'intermodalité sur la COBAN Atlantique.....	21
2.5 -Les transports de marchandises et la logistique : constats et enjeux.....	22
2.6 -La mobilité vue par les acteurs du territoire.....	24
3 -Les potentialités du territoire : quels leviers ?.....	27
3.1 -Les atouts, les contraintes et les opportunités du territoire.....	27
3.2 -Quels leviers identifiés ?.....	29
4 -Les actions pour répondre aux besoins et engager la stratégie des mobilités.....	31
4.1 -Le plan d'actions de la COBAN Atlantique.....	31
4.1.1 -Axe intermodalité et complémentarité des offres.....	32
4.1.2 -Amélioration la performance et du fonctionnement du transport de proximité (TAD COBAN).....	36
4.1.3 -Des pôles d'échanges de proximité (ou carrefour des mobilités) pour accompagner l'intermodalité.....	39
4.1.4 -Améliorer l'attractivité des points d'arrêts de transports collectifs sur le territoire.....	42
4.1.5 -Amélioration de l'offre de service de la ligne 610 Transgironde.....	44
4.2 -Des actions à programmer ou à expérimenter.....	48
4.2.1 -La communication et la sensibilisation.....	49
4.2.2 -Gouvernance et compétence de la mobilité.....	50



4.2.3 -La mobilité et la vie urbaine : l'aménagement de l'espace public autour des pôles générateurs de déplacements.....	51
4.2.4 -Tableau de synthèse des actions complémentaires au programme d'actions.....	53

5 -Quel suivi et quelle de mesure de la performance des actions ?.....56

5.1 -Le schéma des mobilités et la démarche PDDNB du Conseil départemental de la Gironde.....	56
---	----

5.2 -Le calendrier de mise en œuvre progressive des actions.....	57
--	----

5.3 -Des indicateurs de mesure de la performance ou des résultats (cf : volet indicateur des fiches actions).....	58
---	----

5.4 -Une évaluation ex ante et ex post pour corriger et adapter.....	59
--	----

ANNEXES

Annexe 1 : Compte-rendu de l'atelier de territoire avec les acteurs locaux

Annexe 2 : Les fiches-actions



Table des sigles et acronymes

<i>Sigle, Acronyme</i>	<i>Définition</i>
Cerema	Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
DTerSO	Direction territoriale Sud-Ouest
VDE	Communauté de communes du Val de l'Eyre
COBAN	Communauté de communes du bassin d'Arcachon nord
COBAS	Communauté de communes du bassin d'Arcachon sud
CD 33	Conseil départemental de la Gironde
TCP	Transports collectifs de personnes
TAD	Transports à la demande (de personnes) ou transport de proximité
TER	Train express régional
VAE	Vélo à assistance électrique
MaaS	« Mobility as a Service » – la mobilité comme un service
CRNA	Conseil régional Nouvelle Aquitaine
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
SMT (SRU)	Syndicat mixte transport – loi SRU
MTES	Ministère de la transition écologique et solidaire

Glossaire

Terme utilisé	Définition
Mobilité	Capacité à se déplacer ou à déplacer, dans un espace donné, dans un but précis (motif) et vers une destination (notion d'origine/destination).
Co voiturage	Pratique de déplacements consistant à se regrouper à plusieurs dans un même véhicule. La loi du 15 août 2015 le définit « ..comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers effectué à titre non onéreux , excepté le partage des frais... »
Transports à la demande	Service collectif de transport offert à la place, déterminé en fonction de la demande de l'utilisateur et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance.
Intermodalité	Désigne l'utilisation de plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacements (<i>par exemple : vélo + train entre un lieu de départ et un lieu d'arrivée</i>)
Multimodalité	Désigne la présence de plusieurs modes de transports différents entre deux lieux. On parle de multimodalité entre deux lieux si on peut les relier par des trajets empruntant des modes de transports différents.
Cadencement	Le cadencement est une façon d'exploiter un réseau de transport en commun en organisant la circulation des véhicules de manière répétitive tout au long de la journée. <i>Par exemple, toutes les heures ou toutes les deux heures, les mêmes véhicules qui desservent les mêmes arrêts se succéderont à un arrêt donné et à des intervalles de temps réguliers et multiples ou sous-multiples de l'heure.</i>
Pôle d'échange multimodal	Espace rassemblant plusieurs moyens ou modes de transports (train, car, bus, TAD, taxi, tramway, métro, location de vélos...) et l'information relative à ces différents modes.
Autopartage	Mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.
Autorité organisatrice de la mobilité - AOM	Ce terme désigne les autorités compétentes pour organiser la mobilité dans les périmètres de transports urbains – ressort territorial. Depuis 2014, en plus d'organiser les services réguliers de transports publics de personnes, et de façon optionnelle les services de transport à la demande, les AOM concourent



Terme utilisé	Définition
	au développement des modes de déplacements terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur. Elles peuvent aussi de façon optionnelle, créer un service public d'auto partage, mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et des demandes de covoiturage ou encore organiser un service public de location de bicyclette.
Plateforme/ centrale de mobilité	Structure (association, organisme, service public...) qui a pour vocation de faciliter l'accès à la mobilité et de développer l'usage de modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Elle recense les solutions de mobilité, les initiatives, les évalue et tente de les essaimer sur l'ensemble du territoire par des actions de promotion, communication et sensibilisation.
Interopérabilité	À partir du moment où un système de télébilletique associé à un réseau de transport est apte à communiquer et échanger avec un ou plusieurs autres systèmes de télébilletique, on parle d'interopérabilité technique entre systèmes. Le développement de l'usage des transports collectifs passe par une amélioration de leur attractivité pour les usagers. Il s'agit notamment d'offrir un meilleur service à l'utilisateur en lui permettant d'effectuer des déplacements sans couture. Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire que les systèmes billettiques des différents réseaux de transport permettent ce fonctionnement, c'est à dire qu'ils soient interopérables. Déplacement sans couture : Un usager effectue un déplacement sans couture, lorsqu'il s'affranchit des limites de réseaux. Le cas de figure le plus simple correspond par exemple à la possibilité pour l'utilisateur d'emprunter un TER, puis un bus urbain avec un unique support de titres de transport (par exemple, une seule carte qu'il présente aux valideurs des différents réseaux). On dit alors qu'il y a interopération entre réseaux.
Transport en commun de personnes	Désigne un mode de transport permettant de transporter plusieurs personnes à l'aide d'un véhicule conduit par un conducteur professionnel. L'accès au service nécessite un titre de transport ou un abonnement.
Syndicat mixte transport	Établissement public de coopération entre collectivités territoriales créé par accord unanime des futurs membres, en vue d'œuvres ou de services d'intérêt commun.
Ressort territorial	Périmètre géographique sur lequel l'EPCI est compétent en matière de transports/déplacements/mobilité
Plan de déplacement des	Il a pour vocation d'optimiser les déplacements générés par une structure donnée afin de réduire l'impact de ces déplacements sur l'environnement :



Terme utilisé	Définition
établissements scolaires	pollution de l'air, encombrement des trajets et des espaces publics. Ils sont réalisés à l'échelle d'un ou plusieurs établissements ou groupe scolaire d'une commune. La réalisation d'un PDIES (plan de déplacements inter établissements scolaires) deviendra pertinent lorsque plusieurs établissements scolaires voient leur flux de déplacements s'additionner dans un même quartier.
Plan de déplacement inter-entreprises	Ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Ces déplacements concernent les déplacements domicile – travail mais aussi les déplacements professionnels des collaborateurs, des clients et des partenaires.



Préambule

Il est aujourd'hui admis que pour réussir sa transition écologique et énergétique un territoire doit réfléchir et faire évoluer ses pratiques de mobilité. Sans qu'il soit abouti ce processus est en cours depuis un certain temps dans les espaces métropolitains et urbains ou périurbains, grâce notamment au développement du transport collectif en site propre et des mobilités actives.

Les territoires plus éloignés, ruraux, peu denses mais qui abritent une part croissante (plus de 40%) et très motorisée (*0,8 à 0,9 véhicules par adulte en milieu rural, 0,6 dans les espaces périurbains et 0,3 à 0,5 véhicules par adulte dans les grandes métropoles*) de la population, sont aussi concernés par cette évolution.

Certains territoires ont déjà pris des initiatives susceptibles de réduire la trop grande dépendance de leurs territoires à l'automobile individuelle ou d'aider une part de leur population, vieillissante à conserver une relative indépendance. En effet, cette dépendance est parfois, voire souvent, à l'origine d'une vulnérabilité qui menace d'entraîner de nombreux ménages dans la précarité énergétique. C'est pourquoi dans de nombreux territoires comme celui de la COBAN, les élus locaux, les opérateurs de transport et les acteurs socio-économiques de la société civile, ont pris la responsabilité de s'associer pour faire surgir un schéma des mobilités identifiant les axes prioritaires et les actions porteuses de sens pour la mobilité des personnes et des biens.

En effet, dans les espaces ruraux ou faiblement urbanisés, les déplacements sont plus longs pour accéder à un service ou exercer une activité, et ils sont souvent réalisés majoritairement en voiture¹. La faible densité démographique, l'offre réduite en transport en commun et l'éloignement des des pôles administratifs, culturels, économiques et commerciaux, ont rendu ces territoires dépendants de la voiture.

Dans ces zones à faible densité, répondre aux besoins de mobilité des diverses populations et améliorer leurs conditions de mobilité apparaissent de plus en plus comme un enjeu essentiel. Le domaine des transports est un contributeur considérable d'émissions de gaz à effet de serre (près du tiers) et génère des pollutions et des nuisances. Avec l'augmentation relative de la part des dépenses « contraintes » du ménage (le logement en particulier) et la croissance du prix de l'énergie (coût et taxation du pétrole), le budget transport des ménages est de plus en plus tendu et nécessite des arbitrages difficiles. Dans le prolongement des tendances actuelles, un tel scénario pourrait conduire à appauvrir les habitants et à en marginaliser certains.

Par ailleurs, concilier et faciliter les différents usages de déplacements participent à un meilleur cadre de vie et favorise ainsi l'attractivité du territoire.

Bien souvent, la première idée se traduit par une volonté de développer une ou plusieurs lignes de transports en commun, ce qui peut effectivement correspondre aux besoins. La réussite de certains réseaux de transports collectifs de petite taille (1 ou 2 lignes) l'atteste. Mais investir les transports collectifs ne s'avère pas suffisant, et apparaît même, bien souvent, hors de portée au regard des moyens budgétaires nécessaires ou des frontières institutionnelles. D'autres leviers d'actions, moins coûteux financièrement, peuvent être mobilisés.

1 75 % selon l'enquête nationale transports déplacements 2008



La voiture particulière, qui reste et restera au cœur des mobilités pour de nombreuses années encore, peut être partagée (covoiturage, système d'auto-stop collaboratif et sécurisé, etc.). Cet usage partagé, s'il est organisé, fournit une réponse adéquate.

Les modes actifs (vélo et marche), en perte de vitesse depuis plusieurs années sur ces territoires, restent des modes de déplacements pertinents pour des courts trajets qui sont encore nombreux.

On peut également mentionner les outils que propose le management de la mobilité, comme les **centrales de mobilité ou les plans de mobilité d'établissement** (ex-plans de déplacements d'établissement). Ils agissent sur la demande de transport en favorisant l'information et la communication des offres alternatives à la voiture individuelle et en accompagnant les individus dans leur changement de comportement.

Changer les comportements de mobilité est une nécessité, car si les avancées technologiques nous permettront de moins polluer à l'avenir, elles ne seront pas suffisantes pour effectuer la transition énergétique souhaitée aujourd'hui. Enfin, les politiques de développement urbain et de planification peuvent être mobilisées pour travailler sur le moyen et le long terme.

La loi du 18 août 2015 relative à la « transition énergétique pour la croissance verte » (appelée par la suite loi TECV) est une loi « d'action et de mobilisation » qui engage le pays tout entier – citoyens, entreprises, territoires, pouvoirs publics – et doit permettre à la France de renforcer son indépendance énergétique, de réduire ses émissions de gaz à effets de serre et de donner à tous des outils concrets pour accélérer la croissance verte. Dans le domaine des déplacements-transports, un nouvel outil est créé : **le plan de mobilité rurale (PMRu)**.

Le schéma des mobilités ou plan de mobilité rurale est un document de planification d'actions de mobilité dans un cadre plus synthétique que le plan de mobilité urbain. Il répond néanmoins aux mêmes questions (la mobilité des biens et des personnes sur un territoire) et propose sur la base d'un diagnostic partagé, une priorisation des orientations et des actions pour améliorer les conditions de mobilité sur le territoire. La planification des actions de mobilité s'inscrivant dans un calendrier permettant de co construire (public/privé) les actions et leurs périmètres et de définir les outils de suivi et d'évaluation de ces actions.

Le plan de mobilité rurale dans la loi relative à la « transition énergétique pour la croissance verte » (votée le 18 août 2015)

Article 55

La section 2 du chapitre III du titre Ier du livre II de la première partie du même code [code des transports] est complétée par un article L. 1213-3-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 1213-3-4.-Le schéma régional de l'intermodalité peut être complété par des plans de mobilité rurale afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport, au sens du chapitre Ier du titre Ier du livre Ier de la présente partie, notamment en veillant à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacement terrestres non motorisés. »

Quelques éléments clés de la mobilité en milieu rural :

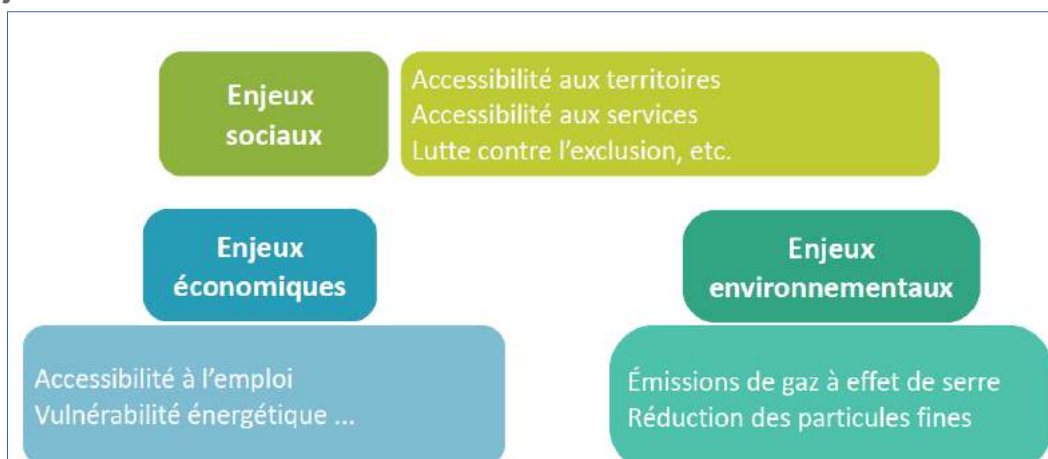
La mobilité des territoires ruraux reste peu connue et difficile à appréhender. Les difficultés sont nombreuses pour mettre en place des enquêtes déplacements (coût important, méthodologie à adapter, système de gouvernance de la mobilité rurale fragile, etc.). Ce manque de connaissance sur les déplacements ruraux entrave le développement de politiques de transports capables de proposer des alternatives crédibles à la voiture autosoliste.

Néanmoins, les résultats de l'enquête nationale transports et déplacements (ENTD)² de 2008 et l'enquête déplacements territoire rural expérimentée sur le territoire du Pays de Puisaye-Forterre et de l'Aillantais en 2011 permettent d'identifier les grandes caractéristiques suivantes :

- **des déplacements quotidiens plus longs en distance mais pas en temps.** Dans les territoires ruraux, la durée quotidienne moyenne de transport est estimée à près de 50 minutes, comme pour l'ensemble des autres territoires hors Île-de-France. Mais la distance moyenne parcourue s'élève à près de 30 km, ce qui est équivalent aux communes des aires urbaines de plus de 100 000 habitants et aux communes multipolarisées, alors que dans les aires urbaines de moins de 100 000 habitants, on observe des distances de déplacements de moins de 25 km ;
- **une part de l'usage de la voiture importante, estimée supérieure à 75 %.** La part du transport collectif est faible, estimée à 3 % environ. Corrélativement, le taux de motorisation y est donc élevé et en augmentation : 68 % des personnes appartiennent à un ménage comptant autant de voitures que de membres adultes, contre 54% en 1994. Dans les grandes agglomérations, le mouvement est de moindre ampleur : respectivement 48 % et 43 % ;
- **une part importante de déplacements courts.** Même dans ces territoires, la part des déplacements courts, de moins de 5 km, est loin d'être négligeable : on l'estime à près d'un déplacement sur deux. Ces trajets de quelques kilomètres constituent un potentiel de report modal important, vers la marche, le vélo mais aussi vers les transports collectifs. L'usage des automobiles pour ces déplacements pose des questions de stationnement et d'occupation de l'espace public dans les centres ainsi que des questions de sécurité, notamment autour des écoles ;
- **une immobilité plus forte qu'ailleurs notamment pour les personnes de plus de 65 ans.** Si neuf personnes sur dix se déplacent quotidiennement sur Paris et sa banlieue, c'est le cas de huit personnes sur dix dans l'espace à dominante rurale. Par conséquent, les zones rurales sont les territoires où la population se déplace le moins ;
- **un faible usage des déplacements intermodaux.** En effet, les ruptures de charge (changement de mode de transport au cours d'un déplacement) sont pénalisantes en temps, notamment en milieu rural où les fréquences de passage des transports collectifs sont faibles. En outre, les pôles intermodaux apparaissent souvent comme des lieux anonymes et peu attractifs. On y observe des phénomènes de stationnement illégaux, des absences de points d'information, de panneaux distinctifs et de marquage au sol.

² Tous les dix à quinze ans environ, le ministère chargé des transports et l'Insee conduisent une enquête nationale sur les transports. L'enquête nationale transports et déplacements (ENTD) de 2008 est dans la lignée des enquêtes précédentes. Elle succède à l'enquête transport et communication (ETC) de 1994, les précédentes ayant eu lieu en 1967, 1974 et 1982.

Les enjeux de la mobilité en milieu rural :



La mobilité durable dans ces territoires présente de multiples enjeux : des enjeux climatiques, de qualité de l'air, des enjeux énergétiques ou encore d'attractivité du territoire. Mais ce sont les enjeux sociaux qui sont les plus prégnants au regard de la dynamique économique et démographique des espaces ruraux et des problématiques, parfois naissantes, de vulnérabilité économique face à la mobilité. La question de la dépendance doit également être appréhendée car les campagnes françaises concentrent une population vieillissante et à la mobilité de plus en plus contrainte.

1 - Le contexte de l'élaboration du schéma des mobilités sur la COBAN

En 1982, la LOTI (loi d'orientation des transports intérieurs) faisait office de loi fondatrice pour l'organisation des transports publics français.

Certes, au cours des 30 années qui ont suivi, un certain nombre de lois qui n'avaient pas pour objet les transports ont produit des ajustements, des changements dans l'organisation des compétences et des relations entre collectivités en matière de transport, mais aucune n'avait fait figure de point de recomposition majeure comme **la loi NOTRe** en 2015, en provoquant la mise en retrait de l'échelon départemental dans l'organisation du transport interurbain **au profit du niveau régional**.

Autrement dit, le cadre général posé par la LOTI a été successivement adapté jusqu'à aujourd'hui pour s'articuler avec les évolutions des pratiques de mobilité observées ainsi que le renforcement du rôle de certaines échelles de collectivités sans pour autant remettre en cause en profondeur le cadre institutionnel et fonctionnel dans lequel la mobilité peut être organisée par les acteurs publics et privés.

Quelques repères des évolutions légales et réglementaires :

2015	<u>Amélioration du régime de la commune nouvelle, pour des communes fortes et vivantes</u>
2015	<u>TECV : transition énergétique pour la croissance verte</u>
2015	<u>Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques</u>
2015	NOTRe : nouvelle organisation territoriale de la République
2015	Délimitation région / département
2014	MAPTAM : modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles
2010	<u>Réforme des collectivités territoriales</u>
2000	<u>SRU : solidarité et au renouvellement urbains</u>

Sur le champ de la mobilité, **la loi MAPTAM** (2014) élargit le domaine de compétence de l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU) qui devient **autorité organisatrice de la mobilité (AOM)** et voit ses prérogatives élargies au transport à la demande, à la logistique urbaine et à l'appui au développement des nouveaux services à la mobilité.

Par ailleurs, afin de faciliter le développement des modes de transports alternatifs à l'usage individuel de la voiture, la loi MAPTAM crée **le schéma régional de l'intermodalité (SRI)**.

Enfin, avec la décentralisation et la dépénalisation du stationnement, les collectivités locales disposent d'un levier d'action supplémentaire pour agir sur la mobilité pour leur territoire.



Souvent considérée comme le dernier volet de l'acte III de la décentralisation, la loi NOTRe (2015) a induit la suppression de la clause de compétence générale pour les régions et les départements et une refonte de la carte intercommunale au profit d'intercommunalités plus grandes.

Sur le volet « déplacement », 2017 est l'année où le département transfère sa compétence d'organisation du transport non urbain, régulier ou à la demande, et scolaire, à la région. Toutefois la compétence d'organisation du transport non urbain et scolaire peut être déléguée par la région au département (ou à un établissement de coopération intercommunale (EPCI) pour le scolaire).

Ainsi, le paysage de l'organisation du transport interurbain à court et moyen terme va être recomposé selon les discussions menées dans chaque région avec les départements et EPCI concernés, **pour élaborer des schémas de gouvernance variables selon les territoires.**

De plus, la loi NOTRe crée le **SRADDET** (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires).

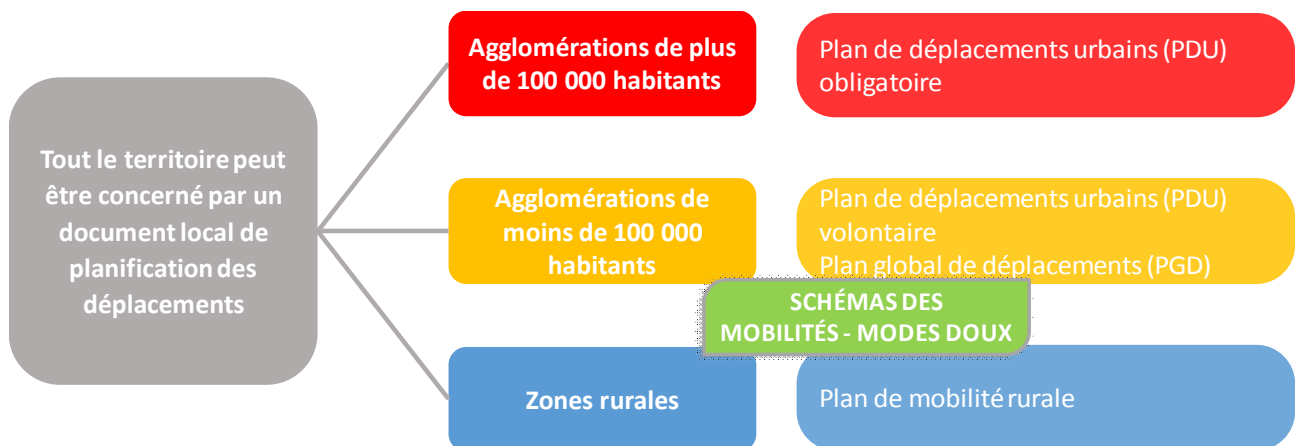
Dans son volet « intermodalité », ce nouvel outil de planification a pour objectif de définir et mettre en œuvre une politique favorisant **la cohérence des réseaux, la coordination des offres ainsi que la recherche d'une intégration tarifaire, d'une information multimodale et d'une billettique intégrée au service de l'usager.**

Pour y parvenir, la région, chef de file de l'intermodalité, associe l'ensemble des AOM et collectivités concernées.

Le SRADDET a pour finalité de constituer un projet d'avenir pour la région Nouvelle Aquitaine, construit et partagé avec l'ensemble des acteurs du territoire à travers un large processus de concertation. Il doit permettre la définition d'orientations stratégiques claires et lisibles pour la région en matière d'aménagement du territoire dans les domaines notamment du désenclavement des territoires, d'intermodalité et du développement des transports...

Il a pour volonté de mettre en cohérence l'ensemble des documents et politiques d'aménagement durable du territoire, d'où son caractère fort d'intégrateur des politiques publiques (SRCE, SRCAE, SRI – schéma régional de l'intermodalité, plan de mobilité, PDU....).

Le SRADDET aura enfin une portée prescriptive : les SCOT, les PLU, les PDU, les plans de mobilité, les chartes de PNR, doivent prendre en compte les objectifs de moyens et longs termes du SRADDET.



Quels objectifs pour un schéma des mobilités à l'échelle du territoire de la COBAN ?

L'élaboration des Schémas des mobilités et des modes doux porte un objectif majeur :

Améliorer les conditions de mobilité tous modes sur le territoire.

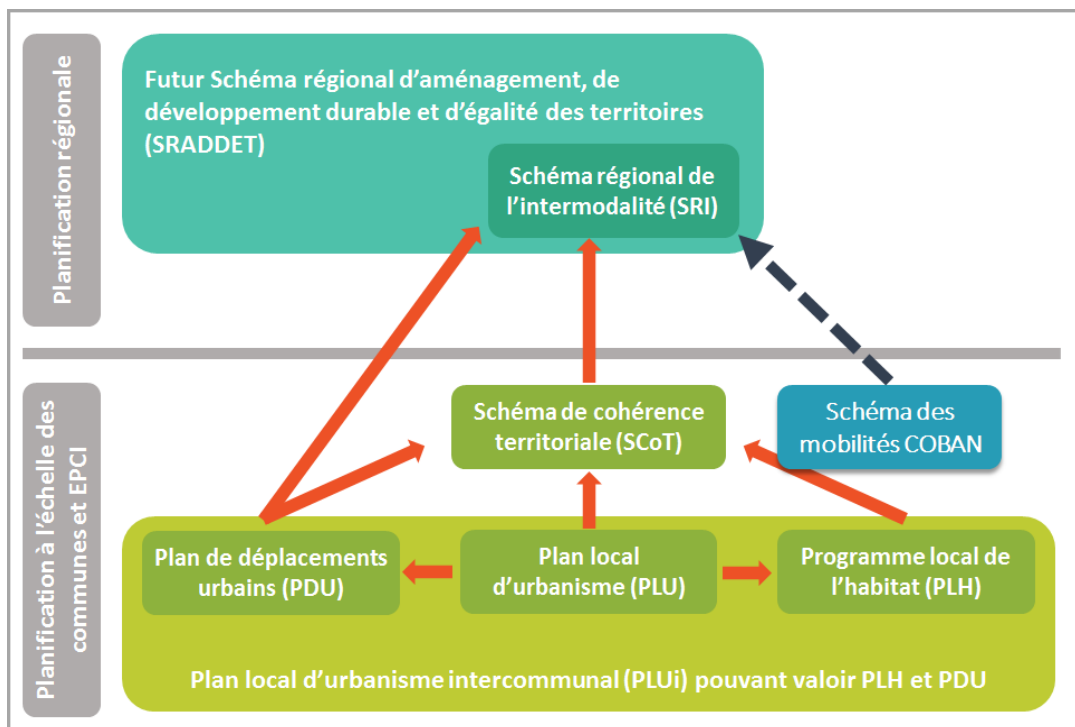
Dès le début de l'étude, ces objectifs sont clairement énoncés dans les ambitions de la démarche par les élus locaux et les acteurs économiques selon quatre axes :

- Identifier les potentialités et contraintes
- Renforcer l'attractivité économique et touristique
- Contribuer au bien-être des populations et notamment les actifs
- Bénéficier d'une vision stratégique des mobilités

Le programme d'actions opérationnel à différents horizons (seconde phase) vise lui à :

- Planifier la politique de mobilité
- Favoriser le report modal

Quelle articulation entre le SRADDET et le schéma des mobilités ?



Le schéma des mobilités de la COBAN devra s'intégrer et intégrer les grandes orientations régionales du SRADDET en matière d'aménagement, mais il aura également à tenir compte des principes fondateurs de l'intermodalité tels que définis dans le schéma régional de l'intermodalité (SRI).

Autrement dit, même si les calendriers d'élaboration sont parallèles, l'imbrication des trois échelles de documents de planification de la mobilité paraît évidente avec en point de départ les actions et orientations définies par le territoire. Fait marquant de ces évolutions de cadre réglementaire, la nécessaire complémentarité des différents échelons de planification et des thématiques au sein d'un même programme (le SRADDET et le SCOT). La mobilité sans l'aménagement, l'urbanisme, l'économie ou l'environnement n'a plus lieu d'être ; dans les faits les politiques publiques et thématiques se voient contraintes de concilier tous les axes du développement.

Repères de calendrier :

- 1^{er} janvier 2017 = transfert des lignes régulières de transports collectifs du département à la Région
- 1^{er} septembre 2017 = Transferts des services scolaires du département à la région
- 28 décembre 2018 = Publication de l'arrêté préfectoral portant modification statutaire et transformation de la COBAN en communauté d'agglomération au 1^{er} janvier 2018
- Juillet 2018 = calendrier prévisionnel d'élaboration du SRADDET
- Juillet 2019 = date limite pour l'adoption du SRADDET
- 2023 = lancement des appels d'offre TER (ouverture à la concurrence du transport express régional)

4 à 5 années = temps nécessaire à la redéfinition des architectures des réseaux régionaux et locaux de transports collectifs de personnes.

1.1 - Éléments de contexte du schéma de la mobilité à l'échelle du territoire

Extraits de la Charte du Pays Bassin d'Arcachon – Val de l'Eyre – révisée en 2014 »



Dans sa Charte révisée en 2014, le Pays Bassin d'Arcachon - Val de l'Eyre a décidé de prioriser son action selon 3 axes stratégiques, dont celui de la mobilité.

L'esprit de la Charte est de construire un territoire équilibré, à l'identité affirmée, porteur d'un développement dynamique et solidaire, dans un environnement de qualité, préservé.

L'objectif majeur sur l'axe mobilité est de développer les transports pour favoriser le développement et la cohésion du territoire. Cela passe par le renforcement et la facilitation des liens et des flux internes au territoire, qu'ils soient sociaux ou économiques.

La construction d'une politique de transport ambitieuse doit répondre aux différents besoins des populations qui font ce territoire.

En cohérence avec ce fondement, la COBAN a bâti sa propre stratégie politique à travers le projet communautaire 2015 - 2025. La mobilité fait partie des 5 axes majeurs de ce projet de territoire.

L'élaboration d'un schéma des déplacements communautaires et d'un schéma des modes doux constituent le socle de la politique de la COBAN, en définissant des objectifs pour renforcer l'attractivité économique, la complémentarité et l'accès aux offres, le bien-être des différentes populations, le changement de comportement, l'atténuation des impacts écologiques, l'attractivité territoriale et touristique.

Cet engagement constitue l'acte fondateur de la démarche « élaboration des schémas des mobilités de la COBAN ».

Le schéma des mobilités de la COBAN est élaboré en parallèle avec celui du Val de l'Eyre ; ils sont disjoints car les actions sont prioritairement ancrées dans le territoire qui les porte (chacune des deux communautés de communes : COBAN et Val de l'Eyre) mais peuvent être mis en miroir car, certaines des orientations stratégiques et des actions sont inscrites dans un cadre de mutualisation (compétence, service, outil, matériel, communication ou gouvernance).



Le schéma des mobilités comprend deux volets :

- un volet mobilités douces ou actives
- un volet mobilités motorisées, voiture et transports collectifs, multimodalité et intermodalité

1.2 - Les objectifs du schéma des mobilités de la COBAN

(Source : Entretien avec M. Lafon – président de la communauté de communes du bassin d’Arcachon Nord – le 2 mai 2017.)

1.2.1 - Mobilités et attractivité du territoire

Le territoire de la COBAN affirme sa volonté de s’inscrire dans un schéma des mobilités pour souligner sa volonté de répondre plus efficacement aux besoins des habitants en matière de mobilité.

Monsieur le président insiste sur deux problématiques principales sur le territoire :

- **la circulation qui reste une problématique forte dans les traversées de bourgs ;**
- **l’intermodalité qui fonctionne très mal : les connexions entre les modes de déplacements (TC/TER) ne sont pas efficaces (temps d’attente et ruptures de charge) et la signalétique est de piètre qualité et mal lisible par l’usager.**

Les offres de service de transports collectifs sont difficilement lisibles et accessibles sur le territoire ; un vrai travail de signalétique reste à faire pour donner à lire aisément l’ensemble des offres proposées aux usagers sur la COBAN.

L’offre doit aussi être complétée ou redimensionnée pour offrir un service régulier et de qualité.

La prochaine étape pour le Pays Barval est centrée sur la **billetique et l’interopérabilité** de façon à permettre aux usagers d’accéder à l’ensemble des offres de services de transports avec un seul et même billet.

1.2.2 - Un schéma pour mieux répondre aux besoins des populations

Les axes de réflexion et pistes d’actions supposés :

- **la gestion du stationnement** : dans les bourgs et autour des pôles d’échanges (certains sont déjà saturés). Le stationnement des deux roues reste lacunaire, peu sécurisé et peu lisible.
- comment appréhender la gestion des voitures ventouses sur les parkings des gares ?
- comment gérer les stationnements longue durée (au-delà de 24 heures) ? ...dans certains cas ce sont les communes qui créent les conditions du stationnement longue durée à la place des opérateurs.



Il y a donc nécessité de réfléchir et d'agir vers **la complémentarité des modes de déplacement** autour des aires de stationnement : connexion TC / TAD, rabattements vélos ou piétons.... Il n'est pas question dans un premier temps de supprimer complètement la voiture des centres-bourgs, pour des raisons économiques, commerciales et sociales. Par contre l'idée de réaménager l'espace public dans les centres-bourgs est déjà à l'œuvre.

Les modes actifs de déplacements sont aujourd'hui de bonne qualité sur le territoire ; il faut y intégrer une réflexion sur les nouveaux modes actifs et les déplacements des jeunes ; trottinettes électriques, long board, skateboard électrique...enfin dans l'utilisation de l'espace public il faut privilégier le partage tout en cherchant à protéger le piéton.

La problématique de la logistique et des marchandises doit être mieux abordée : les besoins sont croissants en lien avec la croissance démographique du territoire, ces besoins génèrent des flux de trafic poids-lourds sur le territoire.

Les services de mobilité apparaissent insuffisamment développés et performants sur la COBAN. Les phénomènes de congestion ponctuels sur l'axe RD 3 ont une incidence forte sur la performance des services de transports collectifs ; **comment concilier les différents modes de transport sur un axe déjà en partie très fréquenté (contournement, doublement RD 3...) ?**

Enfin, la question de la gouvernance de la mobilité à l'échelle du pays Barval est une préoccupation de tous les acteurs du bassin d'Arcachon. Comment ne pas penser ou tenter de mutualiser nos actions communes autour de la mobilité pour améliorer la performance et la complémentarité des modes et des offres ?

Cette gouvernance partagée dans la stratégie et dans l'action doit construire les axes de la mobilité de demain sur le territoire.

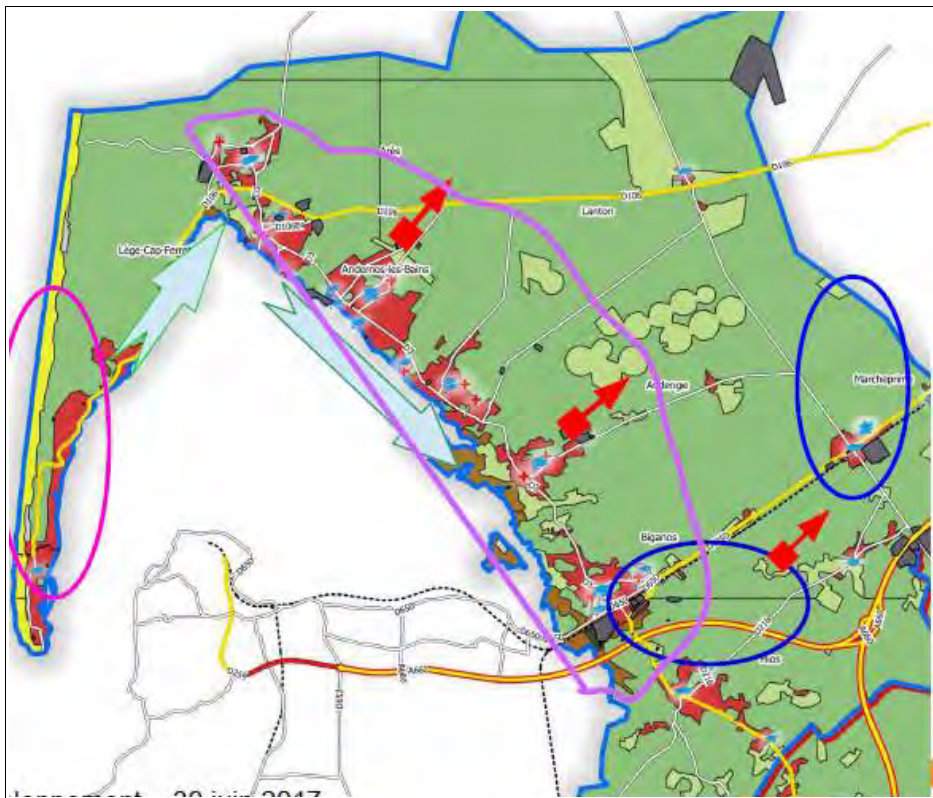
2 - Les éléments de diagnostic de la mobilité

(Source : extrait du support de présentation des éléments de diagnostic du territoire – Comité de pilotage du 27 juin 2017)

2.1 - Le territoire des mobilités

La COBAN = 6 communes en chapelet littoral et 2 communes en intermédiaire

- un chapelet de communes le long de la RD 3 en façade littorale (bassin Nord)
- un habitat ancien majoritaire de bourg et une urbanisation croissante le long des axes de communication (pénétrantes)
- un axe transverse structurant (RD3) partagé par tous les modes
- 2 communes (Mios et Marcheprime) en rétro littoral = fort potentiel d'attractivité immobilière, et connexion directe A63 (vers Bordeaux)
- la presqu'île du Ferret : singularité et complexité de gestion des mobilités



Le territoire s'inscrit dans une très forte dynamique d'accueil depuis une dizaine d'années ; il a capté 16 % des gains démographiques de la Gironde, ce qui le place au 2^e rang des territoires d'accueil girondins. L'attractivité externe du bassin est très forte puisque 60 % des ménages qui s'installent sont des néo-girondins, et 27 % viennent de la métropole bordelaise. Le bassin d'Arcachon se caractérise également par une économie résidentielle du fait de l'attractivité touristique de son environnement.

L'armature territoriale du bassin d'Arcachon (définie par la démarche du SCOT par le SYBARVAL) propose une polarisation avec différents niveaux :

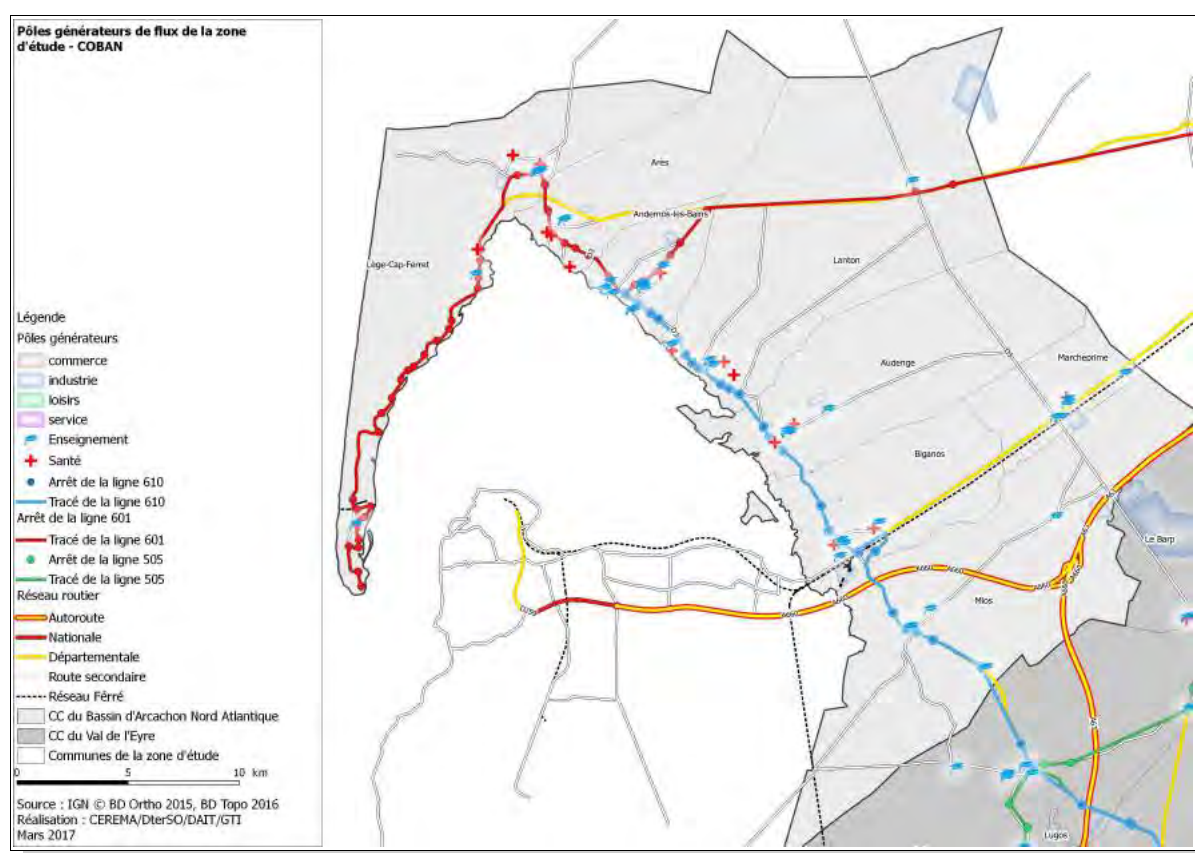
- les pôles structurants métropolitains : Arcachon, Biganos, La Teste de Buch,
- les pôles d'équilibre : Arcachon, Salles, Gujan-Mestras, Arès, Belin-Béliet, Le Barp
- les pôles intermédiaires : Lanton, Lège-Cap-Ferret, Audenge, Mios, Marcheprime

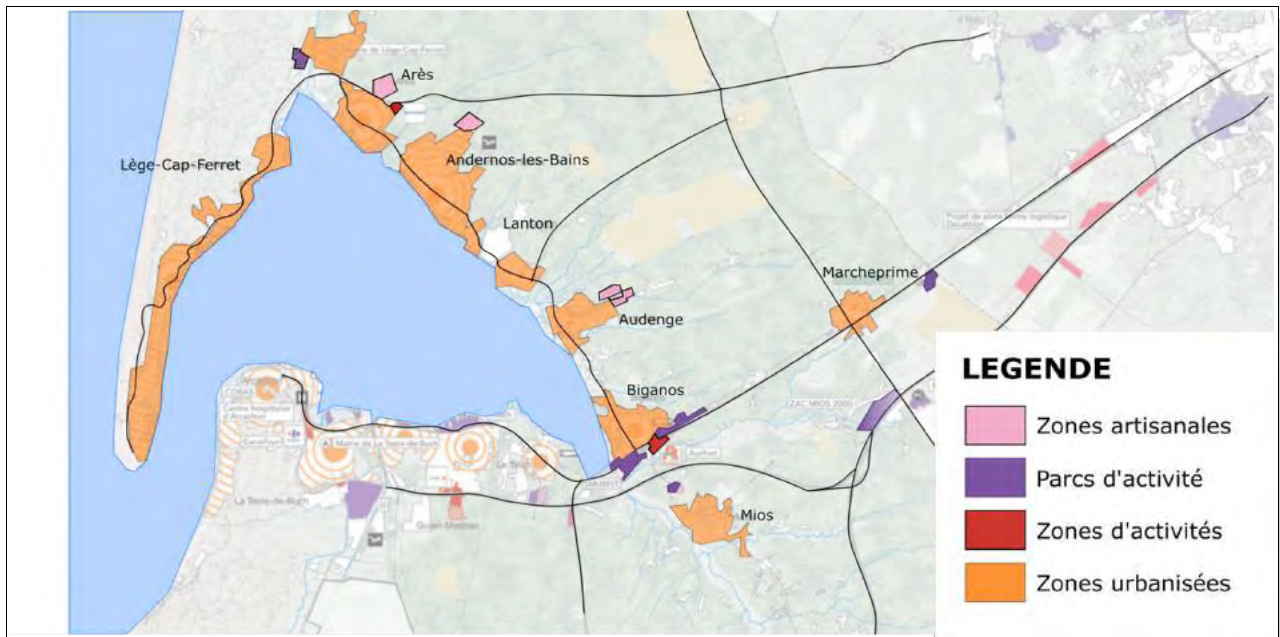
Entre ces différents niveaux de pôles, les mobilités s'organisent pour permettre les inter-relations.

Trois portes d'entrée routières du territoire se dégagent :

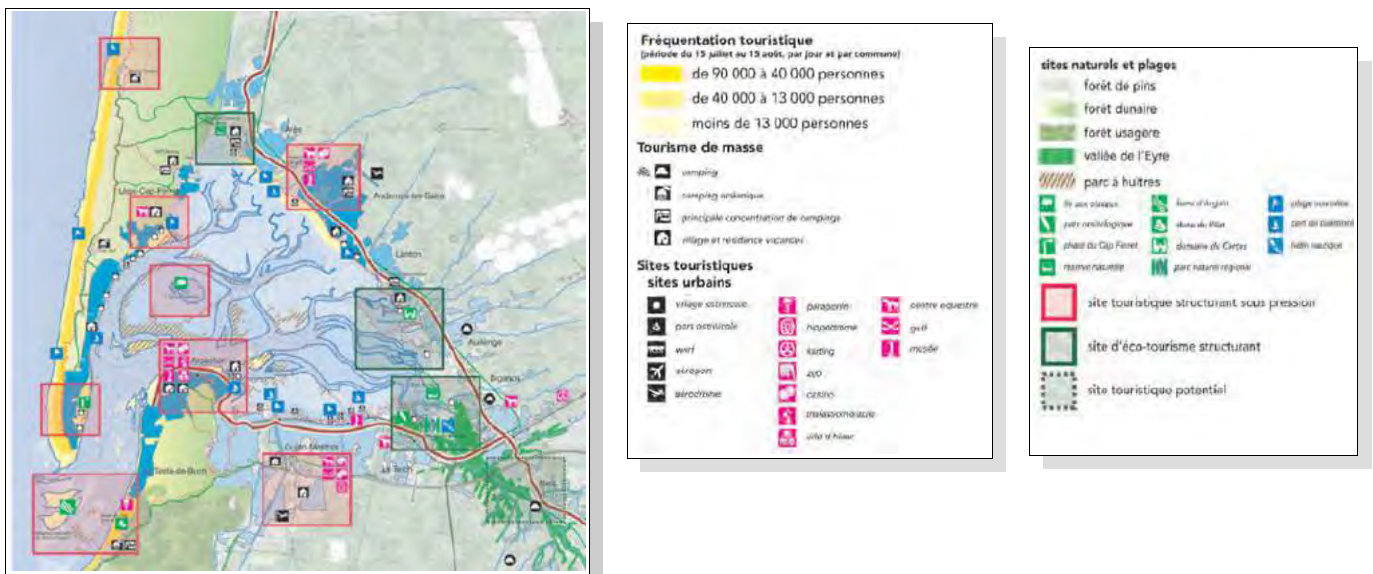
- une entrée nord avec la départementale 106 (D106) qui relie la métropole bordelaise à la pointe du Cap-Ferret
- une entrée sud (axe historique) avec la départementale 1250 (D1250)
- un axe autoroutier A63-A660 qui permet de relier le territoire au reste de la région Nouvelle Aquitaine

En complément, un axe transversal, la départementale 3 (D 3) qui relie le territoire d'est en ouest entre Mios et Lège Cap-Ferret et irrigue l'ensemble des communes de la COBAN (à l'exception de Marcheprime).





Les principaux pôles générateurs de déplacements du bassin d'Arcachon Nord (source PDDNB, atelier territoire et mobilité, novembre 2017)



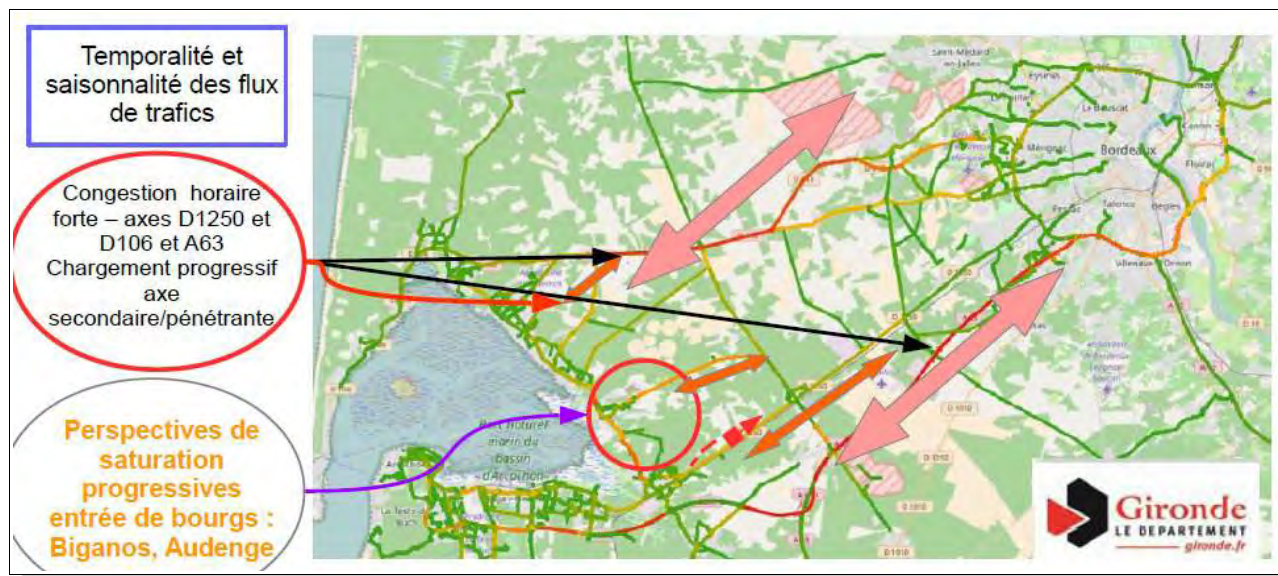
Les principaux sites touristiques sont situés à proximité immédiate du littoral

Un axe ferroviaire structurant pour le territoire :

La voie ferrée suit la départementale 1250 jusqu'à Arcachon en passant par Marcheprime et Biganos sur le territoire de la COBAN. Deux lignes ferroviaires sur ce territoire :

- une reliant Arcachon à Bordeaux (TER – ligne N° 32)
- une reliant le territoire au sud Aquitain.

La fréquentation des gares est élevée (1800 montées-descentes / jour à Biganos (chiffres 2016) et près de 1200 à Marcheprime (chiffres 2017)) ; la forte croissance de l'activité dans la gare Marcheprime est due à la proximité des zones d'activités de Mios et du Barp (Mégajoule, Laseris). Ces deux gares sont aménagées en pôle d'échange multimodal pour permettre les connexions entre les différents modes de déplacements.



Les caractéristiques de la mobilité paraissent conformes à celle d'un territoire polarisé vers la métropole bordelaise proche ; attractivité économique de l'emploi de la métropole versus attractivité immobilière du bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre.

Cette bipolarité génère des déplacements pendulaires en croissance forte sur tous les modes de déplacements, routiers, ferroviaires et sur les services de transports collectifs (mis en place par le département de la Gironde en 2013 et gérés aujourd'hui par le CRNA).

Les conséquences directes de ces déplacements quotidiens et pendulaires sont un niveau de congestion ponctuelle des réseaux et des infrastructures en croissance constante dans les traversées de bourgs sur la COBAN.



2.2 - La mobilité sur le territoire de la COBAN

Le caractère rural du territoire est confirmé dans les habitudes de mobilité : on dénombre une moyenne de **4,1 déplacements par jour et par personne** (3,8 en Gironde), dont plus de **70 % sont réalisés en voiture personnelle**.

La distance moyenne domicile/travail sur la COBAN est de 18 kilomètres, la distance moyenne pour les achats et accès aux services est de 7,5 kilomètres.

La donnée la plus significative concerne la part modale des transports collectifs de personnes : elle représente **3,5 %** de l'ensemble des déplacements sur le territoire (7,5 % en Gironde). Cette part modale est considérée comme faible mais doit être nuancée en comparaison de l'offre de service présente sur le territoire : **la ligne 601** (vers Bordeaux centre) **pour les mobilités pendulaires de travail ou d'études** et **la ligne 610** (vers Biganos et le nord bassin) **pour les mobilités du quotidien**, vers la gare de Biganos ou les pôles de service du nord bassin (commerces, santé, loisirs...).

Les niveaux de fréquentations sont variables d'une ligne à l'autre en fonction des caractéristiques, pendulaire ou du quotidien :

- **ligne 601 = 378 187 voyages sur la période septembre 2016 / septembre 2017 (une croissance de +93 % depuis la mise en place de la tarification unique en 2013)**
- **ligne 610 = 49 651 voyages sur la période septembre 2016 / septembre 2017 (un croissance de + 97 % depuis la mise en place de la tarification unique)**

Si l'on se réfère aux données statistiques exprimées dans le document suivant (*Les parts modales sur le territoire*), on perçoit aisément les pistes d'actions et orientations à donner à la mobilité sur le territoire, notamment sur l'axe amélioration de l'offre de service de transports collectifs.

La valeur moyenne d'utilisation des TC (part modale) laisse paraître une attractivité réduite des services de TC au détriment de la voiture individuelle, en solo ou en partage.

A l'inverse, **la part modale des modes doux ou actifs de déplacements** est supérieure aux valeurs relevées sur le département ou au niveau national. Cela traduit une volonté et des politiques (aménagement, infrastructures) locales en faveur du vélo notamment.

Les parts modales sur le territoire

- Répartition modale de l'ensemble des déplacements des ménages sur le territoire BARVAL (EDGT, 2009) :
 - 72,2 % voiture
 - **20,1 % marche** (34,5 % des 65 ans et + / 24,6 % des 18-24 ans // 10,2 % des 35-49 ans)
 - **5,6 % vélo** (19 % des 11-17 ans / 5,2 % des 50 ans et + // 2,8 % des 35-49 ans)
 - 2,1 % TC *
- Parts modales pour le vélo :
 - France : 2,7 %
 - Gironde : 3,3 %
 - Bordeaux Métropole : 4 %
 - Bordeaux : 8 %
 - Bordeaux intra-cours: 15 %
- Parts modales pour la marche :
 - France : 16,2 %
 - Gironde : 20,3 %
 - CUB : 24,0 %
- Parts modales TC :
 - France : 13,9 %
 - Gironde : 6,6 %
 - CUB : 10,8 %

* TC : Transports Collectifs

Sources : EDGT 2009. Bordeaux Métropole 2017. INSEE 2012

La longueur relative de ces déplacements couplée à une performance perçue comme faible des transports collectifs explique pour partie, la forte dépendance à la voiture de ce territoire.

2.3 - Les services de transports collectifs sur la COBAN

Le TER sur le territoire



- Une offre (ligne 32 Bordeaux-Arcachon – 8000 voyageurs/jour) accessible depuis la gare de Marcheprime ou de Biganos pour un accès vers la métropole bordelaise et une connexion LGV :
 - Une moyenne de 1000 passagers/jour en semaine à Marcheprime
 - Une moyenne de 1600 passagers/jour en semaine à Biganos
- Une connexion via la ligne 610 à la gare de Biganos
- Pas de connexion TC/TER avec la gare de Marcheprime (passant par Le Barp et la zone Laseris) depuis le Val de l'Eyre

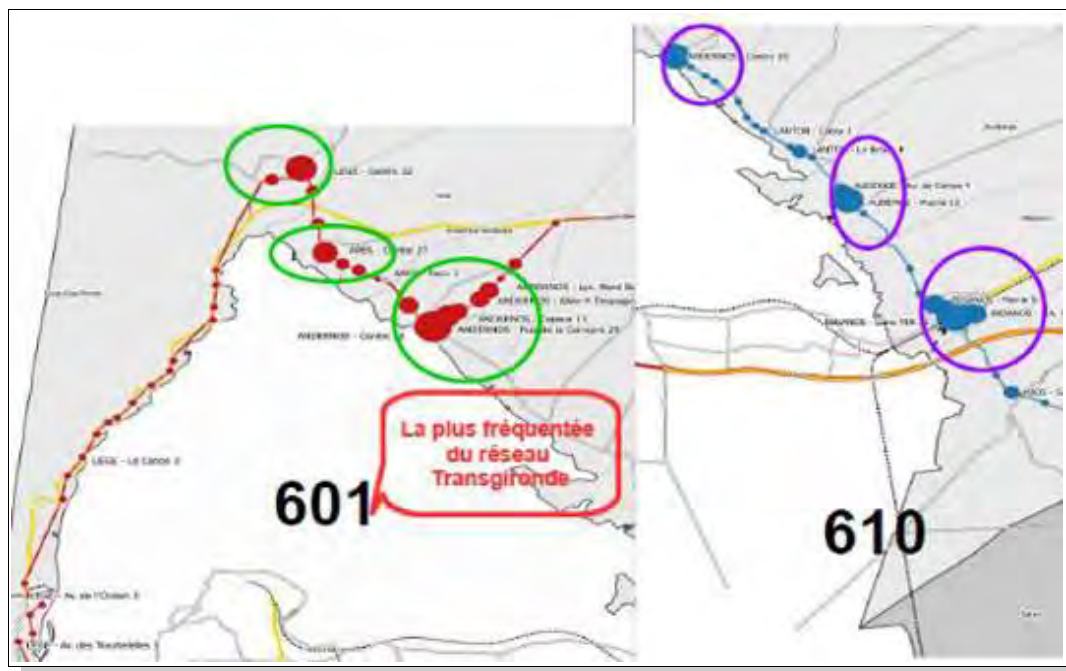
2.3.1 - Le réseau ferroviaire et l'offre de service :

Le réseau ferroviaire et l'offre de service TER sur le territoire peuvent être perçus comme une offre de service performante dans la relation avec la métropole bordelaise. Cette offre assure une fonction de service pour les mobilités pendulaires de travail, mais aussi pour les mobilités plus longue distance en relation avec la grande vitesse en gare de Bordeaux Saint Jean.

Deux gares assurent une fonction de desserte TER, Biganos (pour le nord bassin) et Marcheprime (pour le nord bassin et la Val de l'Eyre). Ces deux gares, érigées en pôle d'échange multimodal, voient leur niveau de fréquentation croître tout en percevant déjà les limites de l'intermodalité.



2.3.2 - Les services de transports collectifs sur le territoire :



Les transports collectifs interurbains sur le territoire

- Une offre fréquentée par les actifs du territoire sur la **ligne 601** (fréquentation en hausse) (essentiellement tournée vers la métropole) et sur la **ligne 505**
- Une offre intéressante (**ligne 610**) pour les liaisons de proximité entre Biganos et Lège, mais qui pâti des contraintes de circulation sur l'axe RD 3
- Des horaires/fréquences qui paraissent mal adaptés : ruptures de charges et temps d'attente trop long en intermodalité TC/TER (supérieur à 10 minutes parfois 20 minutes)
- Certains arrêts peuvent paraître de peu d'intérêts car peu ou pas fréquentés ; **de très nombreux arrêts ne sont pas équipés (abri, banc, sécurité, stationnement Vélos) et n'incite pas à utiliser les TC**
- Une offre absente pour assurer le rabattement vers le PEI de Marcheprime



(Illustration photo : Cerema Sud-Ouest – 2017)

Deux services et deux fonctions pour les lignes 601 et 610 ; une fonction de desserte locale et de déplacements du quotidien pour la ligne 610 (entre Belin-Beliet et Andernos) et une fonction de service pendulaire vers la métropole pour la ligne 601 (entre Lège Cap-ferret et Bordeaux)

La qualité et la performance perçues des services de transports collectifs sont notoirement dépendantes des conditions d'accès (points d'arrêt, abri, signalétique, sécurité, stationnement à proximité...) et des fréquences et horaires proposés.

Ces critères paraissent largement perfectibles sur le territoire pour inciter au report modal vers les TC.

De nombreux arrêts ne sont pas éclairés, ni abrités, ni sécurisés et parfois même en bord de route sur le bas-côté. Les stationnements vélos sécurisés sont souvent absents. Les rabattements modes actifs vers les arrêts TC ne sont pas lisibles dans les centres-bourgs et les infrastructures sont mal adaptées.

2.3.3 - Le transport à la demande (TAD) ou transport de proximité sur le territoire

Le TAD est un outil de déplacement du quotidien et pourrait devenir un outil de rabattement pour les populations.

Les enseignements du TAD et de la proximité sur le territoire

- Un service ouvert à tout public à partir de 16 ans (COBAN), - de 25 ans et + de 75 ans, PMR et minima sociaux (Val de Leyre)
- Une tarification adaptable
- Des services performants sur des périmètres restreints (inférieur à 20 km)
- Une offre adaptée pour assurer du rabattement
- Des initiatives locales en construction (Mios and Go)
- Ramassage au domicile ou au lieu de RDV vers les services du territoire communautaire ou les arrêts de bus
- Le ticket TAD donne accès au réseau Transgironde (601, 610, 611)
- Un service en croissance forte depuis 2013
- Des modalités de fonctionnement contraignantes (réservation)
- Des services COBAN, Val de Leyre et COBAS, non connectés



Avec une moyenne mensuelle de plus de 1000 voyages en 2016, 2870 inscrits et une croissance annuelle du nombre de trajets depuis l'ouverture en 2013 (de 11 100 voyages à 11 980 voyages), ce service réalisé en partenariat avec le département de la Gironde, via Transgironde proximité, répond à des besoins locaux de déplacements pour deux profils de populations :

- les personnes âgées en situation de dépendance à la mobilité (+ de 75 ans) représentent 41 % des bénéficiaires du service
- les PMR – 35 % des bénéficiaires.

Les motifs de déplacements principaux concernent l'accès aux soins et aux services de santé (environ 30 % des déplacements), l'accès aux commerces (environ 15% des déplacements).

Une réflexion est engagée autour du schéma des mobilités afin d'identifier les orientations à donner au transport de proximité et aux actions à engager en priorité : mutualisation, réforme du mode de gestion, révision des conditions d'accès, meilleur ciblage des publics, tarification adaptative



2.4 - L'intermodalité sur la COBAN Atlantique

Dans les faits, la multimodalité (cf : glossaire) est irrégulièrement pratiquée sur le territoire.

Le chiffre de 4 % des déplacements est régulièrement retenu pour le territoire du Pays BARVAL pour identifier les déplacements intermodaux. La valeur réelle est difficilement perceptible, les études et enquêtes mobilité / déplacements au niveau du territoire étant trop anciennes.

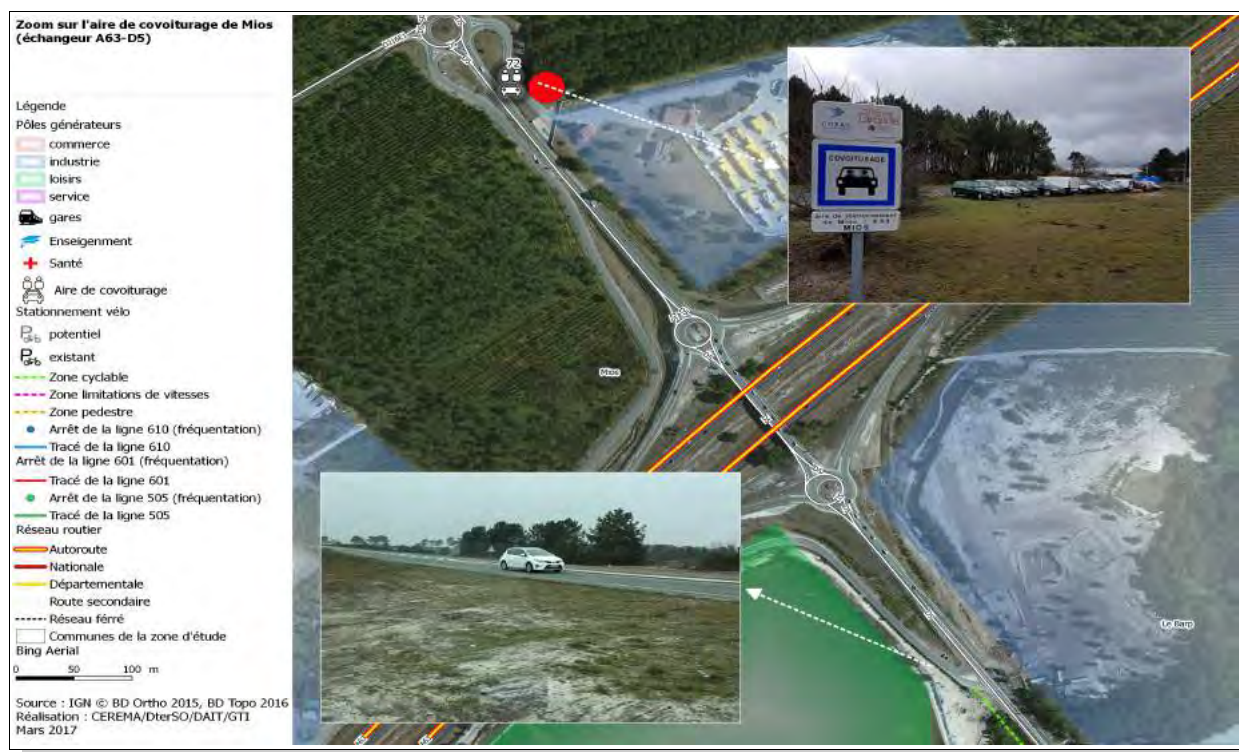
Les pôles d'échange intermodaux de Biganos et de Marcheprime attestent, de part leur fréquentation, de la réalité de l'intermodalité sur ce territoire. Les phénomènes de saturation progressive de l'aire de stationnement du PEI de Biganos, ainsi que les difficultés de circulation autour du PEI aux heures de pointe, confirment ces évolutions dans les pratiques de mobilité.

Les autres axes de multimodalité/intermodalité les plus identifiés concernent **la voiture partagée autour du covoiturage**.

Quelques occurrences autour du covoiturage et du TC sur la ligne 601 peuvent être constatées autour de point d'arrêt tel celui de Andernos-Querquillas, de Lège Centre, probablement aussi de Andernos centre, Blagon, à Mios et Lacanau de Mios (en connexion avec l'A 63).....



L'intermodalité autour des modes actifs de déplacements est à construire autour des axes cités au paragraphe précédent : infrastructures modes actifs, stationnements vélos et 2 roues motorisés, rabattement lisible et signalisé, pôles de mobilité....



Dans les faits, la mise en pratique de la multimodalité et de l'intermodalité pâtit des conditions de la connexion entre deux modes de déplacements (rupture de charge) et notamment des connexions mal synchronisées, entre mode TC et mode TER (temps d'attente entre les deux modes).

Une analyse rapide des horaires et fréquences des deux services (TC et TER) montre, notamment en gare de Biganos, des connexions nécessitant des temps d'attente souvent supérieur à 15 voire 20 minutes entre les deux services.

Ce temps, considéré comme perdu par l'utilisateur, surtout pour une liaison domicile-travail du matin ou du soir, est un frein à la pratique de l'intermodalité TC/TER.

2.5 - Les transports de marchandises et la logistique : constats et enjeux

Le territoire concentre de nombreuses petites entreprises. Des réflexions ont été récemment menées pour identifier des zones dédiées à la logistique en entrée de territoire (Mios Testarouch par exemple, en connexion avec la zone de Cestas notamment).



- **Les flux de marchandises** sont principalement concentrés sur les axes structurants (A 63, D1010 et D5) : deux catégories de marchandises principalement :
 - Transports de bois (grumiers)
 - Messagerie vers les réseaux de distribution (supermarchés et commerces de proximité)
- **Zoom sur l'entreprise Brois diffusion** : initiative vers la création d'un pôle logistique/transport en entrée de territoire pour irriguer les territoires COBAN et VDL
 - Objectif : assurer un service logistique/transport alliant réactivité et proximité
- **Les contraintes en matière de transport de marchandises** concernent principalement les axes principaux D 1010 et RD 5 (**traversées de bourgs – Belin-Beliet, Salles, Le Barp**) :
 - Intersection/croisement
 - Largeur des voiries
 - Limite de PTAC ou restriction de circulation

Les polarisations commerciales autour de Biganos et d'Arès constituent des pôles générateurs de déplacements pour la logistique et les marchandises.

L'alimentation des commerces de proximité maintenus dans les centres-bourgs constituent une autre forme de dépendance à la logistique urbaine avec des problématiques d'accès et de stationnement.

L'ensemble de ces déplacements peut ponctuellement constituer des difficultés ou des risques de conflit d'usage sur les différents axes routiers de la COBAN. L'axe routier RD 3 qui concentre toutes les mobilités transversales ainsi que les mobilités du quotidien peut en période estivale notamment, se trouver congestionné voire saturé et la logistique apparaître indirectement responsable de cette congestion (logistique perçue par les autres usagers comme responsable des conflits d'usage).

Quelques nuisances peuvent néanmoins apparaître en traversée de centre-bourg où les flux sont mélangés et où l'infrastructure (très orientée voiture) n'intègre pas correctement les modes actifs de déplacements (risque de conflit sécuritaire).

Logistique et marchandises : perspectives

- L'accroissement de la population lié à l'augmentation des besoins des habitants et au développement du commerce créent les conditions d'un foisonnement des porteurs de marchandises et des besoins de logistique de proximité
- Des pôles commerciaux à fort ancrage (Biganos et Arès) un nouveau pôle (Mios) et une multitude de commerces de proximité (toutes les communes), une forte activité sylvicole
- **redéfinir le modèle de la distribution (petit porteur – contrainte moindre de circulation et de nuisance) ?**
- **redéfinir le modèle de la logistique amont (pôle principal en entrée de territoire - Marcheprime, Mios Testarouch ?) et pôles secondaires en proximité -10km : Arès, Biganos, Audenge ?)**



2.6 - La mobilité vue par les acteurs du territoire

(source : synthèse des paroles d'acteurs – atelier du territoire du 1^{er} juin 2017 – Lanton)

Pour les déplacements internes et les déplacements des actifs, l'intermodalité proposée dans la COBAN n'est pas adaptée car :

- C'est compliqué et les temps de trajets sont souvent longs
- La performance ou l'efficacité des services proposés (TC ou TAD) ne sont pas au rendez-vous, je préfère donc utiliser ma voiture
- Les parcours des lignes de TC empruntent les axes structurant du territoire (RD 3 et RD 106 notamment) avec une forte concentration (thrombose) sur la RD 3 qui dégrade les temps de parcours (vitesse commerciale) et limite la compétitivité par rapport à la voiture
- Les connexions TC/TER ne sont pas acceptables : trop de temps d'attente (souvent supérieur à 20 minutes), pas de liaison avec la gare de Marcheprime qui apparaît la plus accessible depuis la partie est du nord bassin
- Certaines connexions ne sont pas possibles = trop de discontinuités qui pénalisent l'usage des TC (TC / vélo, TC/TER, TC/TAD...)
- Il manque des services de mobilité de proximité : vélo libre-service en gare, dans les pôles d'échanges, dans les pôles générateurs de déplacements (commerces, services zone d'activité)
- Il manque des services de stationnement vélo sécurisés à proximité des pôles d'échanges



- La voiture reste un élément de liberté et apparaît encore prioritaire dans le choix modal pour une minorité de participants, notamment ceux habitants la presqu'île du Cap Ferret (où l'offre de mobilité proposée est inadaptée)

Pour les déplacements vers la métropole bordelaise :

- L'intermodalité est privilégiée par de plus en plus d'usagers
- Les services proposés TC/TER, ou voiture/TER/TBM apparaissent de plus en plus performant (Problèmes de stationnement à Bordeaux, de congestion en entrée de métropole, connexion train/tram facile à Bordeaux, gain de temps relatif train/voiture)

Remarques d'ordre général :

Les infrastructures routières surchargées ne sont pas adaptées pour supporter tous les modes de transports et pénalisent la qualité du service des autocars

Les « arrêts de bus », pour la plupart ne sont pas correctement équipés (abris, banc, signalisation...) pour inciter à les utiliser en toute sécurité et/ou confort

La fréquence des arrêts et des passages n'est pas suffisante et les connexions entre bus/TER sont trop longues

La communication n'est pas efficace, il est difficile d'accéder simplement à l'information sur les services de mobilité : horaires, lignes, fréquence, tarification, connexions. Pourquoi ne pas créer un **outil/support/platforme** qui permettrait de faire connaître les offres et leur accessibilité ?

✓ Quelles solutions pour le territoire ?

Création d'un itinéraire de TC direct non tributaire des encombrements des voiries existantes

Voiture / TER semble le plus adapté à ce territoire pour les déplacements vers la métropole ou vers le sud bassin = problématique de stationnement dans les pôles d'échanges ou à proximité

Vélo / train pour les déplacements sortant du territoire, à condition que des infrastructures vélo soient continues et sûres et que les stationnements vélos sécurisés en gare soient créés ainsi que des services vélo à l'arrivée.

Créer des parcs de stationnement à l'entrée des bourgs et permettre les cheminements piéton/vélos ou navette pour accéder aux lieux de destination

La voie maritime peut-être une solution (navette maritime estivale) pour les liaisons Nord Sud bassin : cela pose cependant des questions techniques (quel type de véhicule ? cycle des marées...), environnementale (l'empreinte écologique des déplacements sur l'eau est importante) et d'infrastructures (les ports d'embarquement sont dans les centres-bourgs d'où l'incidence potentielle du stationnement des usagers des navette maritimes)



✓ Les habitudes et comportements de mobilité

La majorité des participants souligne l'effort réalisé depuis 4/5 ans vers des pratiques de déplacements raisonnées quand l'offre de service à proximité est accessible et performante. Certains ont engagé des démarches vers le covoiturage ponctuel, d'autres ont clairement choisi le mode « vélo » pour les déplacements de proximité (moins de 5 kilomètres) **mais déplorent encore les discontinuités cyclables et le fait que, même en centre-bourg, ce sont les vélos qui doivent s'arrêter et laisser la priorité aux voitures.**

En fonction de la localisation de leur domicile (presqu'île du ferret) notamment, l'offre de service inadaptée et les distances et temps de parcours font que l'usage de la voiture restera plus efficace (hors période de forte congestion estivale). Le co voiturage peut apparaître très pertinent dans ces secteurs ; l'idée de l'auto-stop participatif ou collaboratif est également soulevée.

Paroles d'acteurs : les freins à l'amélioration de la performance des services de mobilité

La faible efficacité des offres accessibles et les nombreuses ruptures de charge

Les horaires et fréquences proposées

Le manque de communication et d'informations sur les services de transports

Les infrastructures de déplacements trop souvent congestionnées voire saturées (périodiquement)

La longueur des déplacements (1h40 pour aller à Bordeaux depuis Lège)

Les connexions ou correspondances mal organisées et les circulations des autocars sans sites propres

Le manque de temps pour prendre les transports en commun

La liberté que procure l'usage de sa voiture personnelle

Le manque de culture ou d'éducation à la pratique de toutes les modes de déplacements

Le maillage des offres inadapté au territoire

1 seule route (RD3) pour accueillir tous les modes de transports

L'absence de communication entre les différentes collectivités en charge des questions de mobilité/transports

Une gouvernance floue ou à construire pour organiser et articuler les choix stratégiques et les programmes d'actions en faveur des mobilités.

Le manque de parcs relais pour constituer des pôles d'échanges intermédiaires et faciliter les pratiques intermodales

3 - Les potentialités du territoire : quels leviers ?

(source : matrice AFOM – atouts, faiblesses, opportunités, menaces – COPIL du 21 juin 2017)

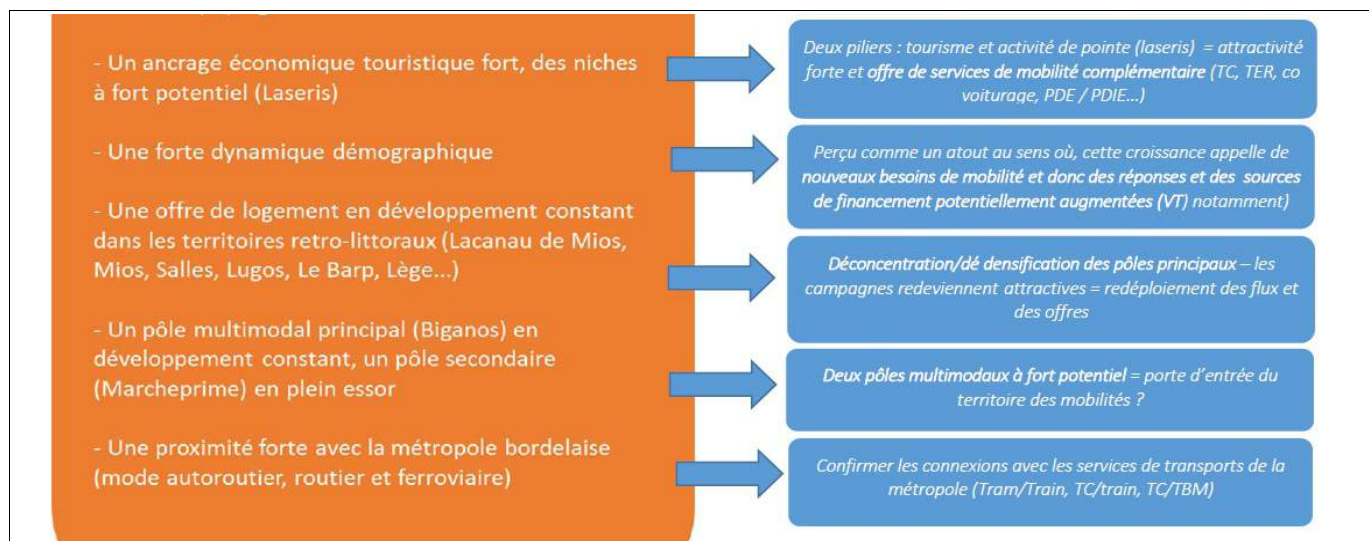
A l'entrée nord du bassin d'Arcachon et à l'interface avec les Landes (Biscarosse, Sanguinet, Cazaux..), la COBAN Atlantique présente aujourd'hui les caractéristiques d'un territoire rural devenant le périurbain de la métropole bordelaise et présentant une forte dynamique démographique.

Ce territoire est d'autre part, une terre de tourisme et d'excursion pour les Bordelais, où les migrations de fin de semaine ou du dimanche peuvent créer les conditions d'une mobilité contrainte pour les locaux.

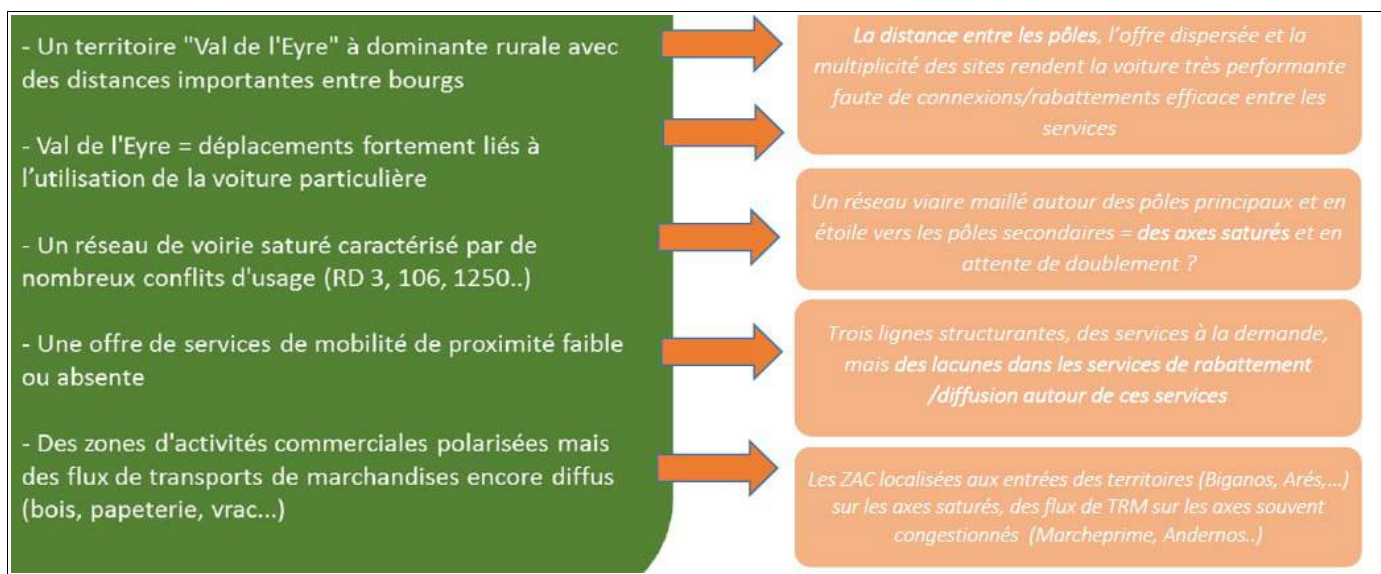
L'attractivité immobilière crée petit à petit les conditions d'une mobilité conditionnée à l'offre existante sur le territoire.

Dans l'attente de l'amélioration des offres de service de transport, la voiture individuelle reste le vecteur principal des mobilités. Ce constat est prégnant sur la COBAN où on peut également remarquer une évolution forte du profil sociologique des habitants : de plus en plus de jeunes ménages aux revenus moyens, à côté d'une population de seniors (+ de 75 ans) en dépendance de mobilité.

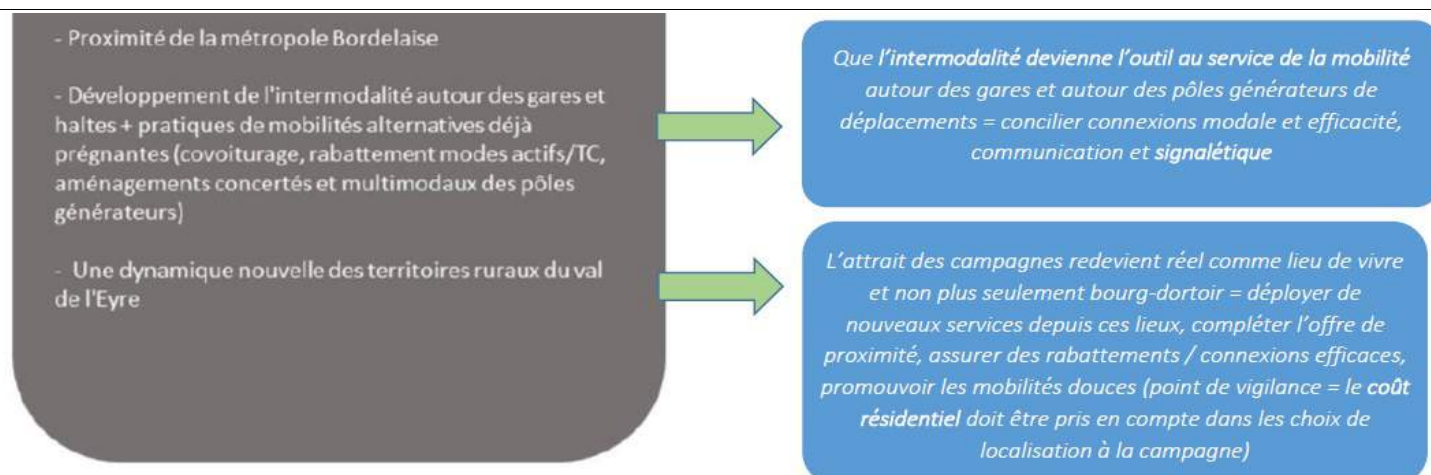
3.1 - Les atouts, les contraintes et les opportunités du territoire



La dynamique démographique et immobilière du territoire ne doit pas masquer les potentialités en matière de développement des offres de mobilité alternative à la voiture individuelle : co-voiturage, voiture partagée, modes doux /actifs, et surtout intermodalité organisée et performante. La polarisation avec la métropole doit être perçue comme une force.



Le cadre environnemental est un atout qui peut apparaître dans certaines configurations comme une contrainte pour l'amélioration des conditions de mobilité (création d'infrastructure nouvelle, interface urbanisme déplacements, espaces préservés...). Les travaux actuellement menés par le conseil départemental de la Gironde, pour la définition d'une politique durable de mobilité à l'échelle du nord bassin d'Arcachon intègrent l'environnement sous l'angle opportunité pour le territoire.



L'intermodalité organisée et performante apparaît comme l'opportunité la plus évidente pour un territoire mobile. Les travaux en cours menés par la collectivité en partenariat avec SNCF et Gares & connexions et la Région à Biganos et à Marcheprime attestent de cette volonté politique. L'intermodalité ne se résume cependant pas à l'aménagement des gares ; elle inclut une réflexion et des actions sur des pôles de proximité ou carrefour de mobilité pour relier aussi les autres modes : modes doux et TC, modes doux et TAD, co voiturage et TC/TAD....

3.2 - Quels leviers identifiés ?

La priorité donnée à l'amélioration de la mise en pratique de l'intermodalité apparaît pertinente pour le territoire, à la condition que la performance des offres de transports collectifs soit présente. Cette performance doit être reçue et perçue par les usagers pour être approuvée.

L'utilisateur est donc au centre des préoccupations : la connaissance de ces besoins (analyse de la demande) et de ces habitudes ou pratiques de mobilité doivent orienter les choix stratégiques et le plan d'actions prioritaires.

Les leviers paraissent multiples mais peuvent être résumés selon quatre axes :

✓ **L'amélioration des offres de transports collectifs :**

Des actions sont à mener en partenariat avec les autorités organisatrices de la mobilité collective sur les thèmes horaires, fréquences, cadencement et connexions des différents modes de déplacements collectifs.

✓ **La construction du système des mobilités permettant le rabattement :**

La rabattement est aujourd'hui majoritairement réalisé grâce à la voiture individuelle vers les modes collectifs de transports : la création de pôles d'échanges de proximité ou carrefour de mobilité, la construction de continuités cyclables, pourraient faciliter l'intermodalité sans utiliser la voiture individuelle.

✓ **Favoriser les déplacements doux/actifs :**

De nombreux déplacements réalisés en voiture ont une longueur de trajet inférieure à 2 kilomètres. Cette distance correspond à la zone de pertinence des modes doux de déplacement, notamment dans les centres-bourgs et les hameaux. L'aménagement de l'espace public et de la voirie dans les centres-bourgs par un maillage d'infrastructures adapté pourrait constituer les conditions d'un partage de la voirie confortable et sécuritaire.

✓ **Communiquer, sensibiliser, informer :**

L'action communication au sens faciliter la lecture et la lisibilité des offres existantes de mobilité sur le territoire est une action porteuse de sens ; informer et sensibiliser les publics jeunes à la mobilité alternative, conseiller et orienter les usagers (locaux et touristes) vers l'offre la plus adaptée, sont autant d'actions sous les vocables plateforme de mobilité ou conseil en mobilité qui concourent à la mise en pratique de l'éco mobilité.

✓ **L'usage et l'utilisateur au centre de l'action, pour des solutions adaptées aux besoins :**

Les offres et services de mobilité ont été construits dans une logique de desserte des territoires autour de deux axes : le TER et les transports collectifs de personnes par autocar. Cette logique est aujourd'hui remise en cause par l'évolution des pratiques de mobilité et de la fréquence de celles-ci. Le TAD par exemple, tel que définit depuis une quinzaine d'années, ne correspond plus exactement aux besoins des populations, sauf à définir un public ciblé très réduit (les personnes âgées de plus de 75 ans).



La réflexion autour des mobilités doit être recentrée autour des besoins et des usages des habitants et des touristes, pour que l'architecture des offres de service correspondent mieux aux besoins et aux attentes.

Cette réflexion avant l'action, passe par une connaissance plus fine de ces attentes.

La mesure de la performance de l'intermodalité au sein du PEI de Biganos passe, par exemple, par une meilleure connaissance des pratiques des usagers du PEI en matière de stationnement, de fréquence d'accès, d'horaires d'accès aux services, d'habitude connexes (déplacement pour achat, pour accès aux services publics, aux écoles...).

Enfin de manière transversale à ces leviers, un autre peut être identifié sur la thématique de la **gouvernance, de la compétence mobilité** et de la définition du territoire de pertinence pour construire une politique de mobilité.

En effet, la collectivité de la COBAN peut répondre à une partie des besoins en engageant certaines actions de mobilité de proximité, mais une réflexion plus globale et peut-être mutualisée avec les collectivités voisines, pourrait probablement apporter des réponses plus larges, partagées (en termes de financement, de programmation et d'accompagnement en ingénierie) et consensuelles.



4 - Les actions pour répondre aux besoins et engager la stratégie des mobilités

Les actions proposées ci-après s'inscrivent dans les choix formulés par la collectivité en complémentarité avec ceux définis par la collectivité voisine, le Val de l'Eyre. Cette orientation volontaire autour de la complémentarité des actions retenues sur ces deux territoires s'inscrit dans les axes de l'intermodalité et de l'amélioration de la performance perçue des services de transports.

La mobilité n'étant pas singulière à un seul territoire mais intégrée dans un ensemble national, régional et local, en termes de compétence, de gouvernance et de solutions ou services, il est heureux de réfléchir ensemble à des solutions et des actions qui dépassent le cadre géographique d'une collectivité. Intermodalité, mutualisations possibles et recherche de connexions des offres de proximité sont le fil conducteur.

En parallèle, ces propositions d'actions sont à relier aux travaux déjà menés sur ce territoire (étude Transamo notamment) ou en cours de réalisation (projet de déplacements durables sur le nord bassin par le conseil départemental de la Gironde).

A ce titre, la COBAN mesure que la pertinence de son plan d'actions ne peut se passer d'une reconfiguration des flux sur la voie littorale ; un délestage de la RD3 étant indispensable pour proposer – organiser les alternatives à la voiture individuelle.

Ces démarches doivent être perçues en complémentarité pour le territoire du Pays Barval, même si les temporalités ne sont pas nécessairement les mêmes, dans la mise en action.

Les leviers identifiés précédemment ont permis à la COBAN de choisir 10 actions qui sont déclinées en fiche-actions (cf. annexe) et qui constituent le programme d'actions. Pour porter sa stratégie, en lien avec ces 10 fiches-actions, la COBAN a retenu une vingtaine d'autres d'actions permettant d'apporter des réponses sur un panel large de problématiques. Ces dernières pourront à terme être elles-mêmes déclinées en fiches-actions en fonction du déploiement du Schéma.

4.1 - Le plan d'actions de la COBAN Atlantique

Le plan d'actions du schéma des mobilités et du schéma des modes doux de la COBAN comporte 10 actions, regroupées par famille d'actions et déclinées en fiches-actions (cf. annexe). Les actions en lien avec les modes doux sont reprises dans le schéma des modes doux et le SIG associé.

✓ La COBAN, un territoire accueillant et fait pour la pratique cyclable

- 1 - Tendre vers l'harmonisation du jalonnement et de la signalétique
- 2 - Les petits aménagements cyclables permis par le PAMA pour rompre les discontinuités cyclables ponctuelles
- 3 - Offrir des conditions d'accueil vélo attractives



✓ **La promotion et accompagnement des plans de mobilité**

4 - Animer – impulser des plans de mobilité scolaire

✓ **La mobilité et la vie urbaine**

5 - Apaiser les traversées de bourg en créant des zones de circulation apaisée

✓ **L'intermodalité, multimodalité et lieux des mobilités**

6 - Améliorer des points d'arrêts sur le territoire

7 - Identifier et développer des pôles d'échanges de proximité / secondaire

8 - Améliorer le fonctionnement du PEI de Biganos

✓ **Les offres de transports collectifs**

9 - Faire du report modal par du TC en boucle grâce à des lignes fixes

10 - Harmoniser les fonctionnalités du TAD sur le Pays ou le redimensionner

4.1.1 - Axe intermodalité et complémentarité des offres

Le volet intermodalité, comme nous l'avons vu précédemment, constitue l'axe prioritaire des actions à mener sur le territoire de la COBAN Atlantique.

L'idée retenue est de mieux accompagner les usagers vers la pratique de l'intermodalité par une amélioration de l'offre de service et par une meilleure lisibilité dans l'espace public de tous les possibles en matière d'intermodalité.

Cette action passe par la confirmation des atouts de l'intermodalité autour des PEI de Biganos et de Marcheprime, autour de l'offre TER et en complémentarité avec des offres de services de transports collectifs de qualité et performantes dans leurs connexions avec le TER (limitation des ruptures de charge et réduction des temps d'attente en connexion). Ces actions doivent intégrer les problématiques du stationnement, dans et autour des PEI, les questions d'aménagement de l'espace public et des infrastructures modes actifs, les questions du rabattement sans voiture et les questions des connexions vers les autres pôles de services autour des gares (commerces, écoles, crèches...).

En filigrane, cette action est fortement liée aux actions d'amélioration des offres de transports collectifs sur le territoire (TC et TAD). Les usages actuels et le statut de la RD3 ne permettent pas de rendre concurrentiels les TC vis-à-vis de la circulation automobile. En effet la performance perçue de l'intermodalité passera nécessairement par une amélioration des fréquences et des cadencements des autres modes en connexion avec l'offre TER en gare.

Action : Améliorer le fonctionnement du pôle d'échange multimodal de Biganos

Objectifs : Conforter l'atout des pôles intermodaux de Biganos et Marcheprime comme entrée mobilité du territoire pour que l'intermodalité soit l'outil au service de la mobilité.

Définir les espaces d'accès aux offres de mobilité dans les PEI (signalétique, billetterie,

connexions, stationnements).

Créer des parcs de stationnement vélos et deux-roues motorisés sécurisés

Confirmer les connexions vers les autres modes : Arrêt d'autocars, autobus confortables et sécurisés.

Problématiques :

Comment réfléchir et agir à l'amélioration du fonctionnement du pôle d'échange intermodal de Biganos dans un espace foncier contraint ?

Quels sont les principes de base ou les retours d'expériences à valoriser pour optimiser le fonctionnement du PEI ?

Quelles bonnes pratiques mettre en œuvre ?

Quelles priorités pour améliorer le fonctionnement et la gestion du PEI ?

En jeux et objectif de l'action :

- ▶ Intégrer et anticiper la gestion des flux de déplacements dans et autour du PEI
- ▶ Construire un mode de gestion du stationnement pour tenter de corriger la saturation
- ▶ Améliorer la signalétique et l'information dynamique sur le PEI
- ▶ Mieux intégrer le PEI dans l'aménagement et l'urbanisme local



Détail de l'action :

sous action 1 = Observation et enquête auprès des utilisateurs du PEI de Biganos (analyser les usages et recueillir les besoins)

Mieux connaître les usages et le fonctionnement du PEI afin de mesurer/évaluer son fonctionnement et proposer des actions correctives si nécessaires. Qui utilise le PEI ? D'où vient-il ? Comment vient-il ? A quelle heure ? Pourquoi utilise-t-il le PEI ? Quels sont les services du PEI qui sont utilisés en priorité ? Comment sont perçus le fonctionnement et l'accessibilité du PEI ? Quels sont les points forts et les points faibles du PEI ? Qu'attend-on d'un PEI ? Comment le PEI est-il perçu par les voisins ? Que faudrait-il améliorer pour le rendre plus performant ?....

Les publics cibles = les usagers, les riverains, les commerçants, les transporteurs (TC + taxis)

Les domaines cibles de l'enquête : fonctionnement PEI (services offerts, connexions autres modes, confort d'attente,...), flux de déplacements (dans et autour), stationnement (dans et autour du PEI), connexion à la ville et aux commerces, intégration urbaine (le PEI et les zones d'activités / de commerces)

Les partenaires intéressés : l'intercommunalité, la commune, gares et connexions, la SNCF, le CNRA, le département de la Gironde, les associations d'usagers / de riverains, les commerçants locaux, la zone commerciale de Facture / Biganos.

sous action 2 = Quelles fonctions développer dans le PEI de Biganos ?

Fonction 1 = Stationnement

L'aire de stationnement créée depuis la rénovation du PEI présente déjà des formes temporaires de saturation (255 places en longue durée gratuit et 51 places temporaires à 1heure en zone bleue) + saturation progressive de l'aire située sur le giratoire d'entrée au PEI.

Le stationnement deux roues (72 places sécurisées) prévu dans le programme d'action « Gares & connexions » n'est pas opérationnel.

La mise en place d'un mode de gestion du stationnement sur le PEI peut être une piste :

- stationnement gratuit pour les véhicules en covoiturage
- stationnement payant mais attractif pour les abonnés TER / TC (système abonnement ?)
- stationnement payant pour voyageur occasionnel sans covoiturage
- stationnement gratuit pour tous les véhicules en déporté par rapport au PEI (accès marche à pied à 3/5 minutes ?)

Au-delà de l'instauration d'un mode de gestion du stationnement sur le PEI, une réflexion sur l'augmentation de la capacité d'accueil (parking en silo sur le PEI ou aire de stationnement en déporté avec système de navette ou rabattement modes actifs) doivent être approfondies, car la croissance démographique est encore dynamique et l'effet seuil du PEI peut avoir des impacts sur sa fréquentation.

La sécurisation du stationnement 2 roues est un enjeu majeur pour encourager/faciliter le report modal modes actifs / TER / TC

Des solutions simples et relativement peu coûteuses existent, de type box de stationnement (cf : schéma des modes doux). L'offre de stationnement doit être complétée par une offre de service d'entretien / réparation des cycles dans le PEI pour répondre aux urgences (vélostation).



Fonction 2 = Des services au service des usagers du PEI pour que l'utilisateur tire parti de son temps d'attente ou de correspondance.

Quelques idées : Un espace dédié (connecté) de travail partagé (coworking) pour travailler quelques minutes, un service de dépose/collecte/consigne de colis, paniers fraîcheurs, boulangerie pharmacie...) pour les achats de dépannage ; un point d'information touristique (en

lien avec l'OT) et de médiation multi-services (PIMMS)...une halte-garderie / crèche (exemple de Roanne et Le Pallet), un magasin de producteurs locaux dans un bâtiment ferroviaire délaissé (exemple de Vinay), une conciergerie en gare (exemple de Clermont l'Oise)....

Un espace d'information / conseil en mobilité – exemple de Vichy ou de la maison du vélo à Bayeux (horaires, tous modes, billettique, renseignements location...) pour les usagers occasionnels du TER entrant par Biganos sur le territoire du bassin d'Arcachon nord.



sous action 3 = Information dynamique et signalétique

L'intermodalité intuitive est possible (covisibilité) quand la destination et le cheminement sont directement lisibles dès l'arrivée au pôle d'échanges (en voiture ou en transports collectifs).

Accompagner le cheminement de l'utilisateur doit être une action de signalétique et de jalonnement pour lui faciliter l'accès dans un temps souvent limité au mode de transport accessible dans le PEI.

L'information multimodale est une des fonctions essentielle d'un pôle d'échanges.

L'objectif est de fournir au voyageur, régulier ou occasionnel, une information globale efficace et **mutualisée** sur les offres de transports, qu'elles relèvent ou non du même exploitant, afin qu'elle rende le parcours intermodal le plus sécurisé possible. L'affichage des temps réels d'attente de correspondance prédictif est aujourd'hui un bon exemple de ce qu'il est possible de faire dans un PEI.

Dans le PEI sans personnel d'accueil pour mutualiser et partager cette information, ce sont les brochures, horaires, plans de réseaux et autres informations qui seront centralisés en un même lieu.

L'affichage digital ou numérique se développe de plus en plus pour fournir une information dynamique aux usagers.

Les objets personnels connectés (smartphone notamment) répondent en partie à ces fonctions mais sont gérés individuellement, via des applications. L'accès à un réseau sans fil « haut débit » en gare est donc une des conditions de l'accessibilité à des informations multimodales.

L'aide au guidage et au cheminement cognitif de l'utilisateur (pour les personnes les plus sensibles ou à mobilité contrainte) doit être priorisée par du jalonnement dans un premier temps, ou des bornes sonores dans un deuxième temps.

La signalétique peut utiliser plusieurs supports pour transmettre une information ou matérialiser un jalonnement :

- utilisation de matériau courant (bois, plot, palissade..)
- marquage des cheminements par une signalétique au sol



- identification des différents parcours selon le temps disponible pour l'utilisateur (cheminement direct, commerçants ou bucolique..)
- ludification de l'espace public par l'intermédiaire d'un mobilier urbain, dessin ou œuvres locale
- valorisation et sécurisation des continuités piétonnes par des ambiances (lumières, plots...)

4.1.2 - Amélioration la performance et du fonctionnement du transport de proximité (TAD COBAN)

Fin 2013, la COBAN a instauré, avec le concours du conseil départemental de la Gironde, un service de transport à la demande : Transgironde Proximité. Ce service a pour vocation de compléter l'offre de service de transports collectifs sur le territoire, en proposant des services de rabattement ou de connexion pour des déplacements locaux et intracommunaux (ou intracommunautaires).

Le fonctionnement du TAD proximité est assuré selon trois principes :

- les usagers doivent s'inscrire auprès de la COBAN qui gère le fichier des abonnés
- la centrale de réservation est gérée par la société Cityway, sous maîtrise d'ouvrage du conseil départemental de la Gironde
- les déplacements sont assurés par la société CITRAM, sous maîtrise d'ouvrage du conseil départemental de la Gironde.

Le service est accessible à tout public à partir de 16 ans et fonctionne sur les 8 communes de l'intercommunalité.

Le ticket de TAD proximité de la COBAN donne également accès au réseau Transgironde (ligne 601 Lège / Bordeaux ou ligne 610 Andernos/Belin-Beliet, ligne 611 Lège / Lacanau en été).

Motifs de déplacements en TAD :

- achats et commerces = 14 %
- **Rendez-vous médical = 28 %**
- domicile-travail = 6 %
- correspondance TC Transgironde = 6 %
- **autre = 46 % (= une lisibilité peu évidente sur ces motifs)**

Pas de chiffres précis sur les rabattements vers les pôles d'échanges intermodaux de Biganos et de Marcheprime. Biganos reste un pôle principal pour les déplacements réalisés par le TAD : le PEI et la zone commerciale sont des attracteurs qui concentrent à eux deux la moitié des trajets réalisés sur Biganos.

Nombre de voyageur par navette / TAD : (source COBAN – 2016)

Le taux est sensiblement supérieur à 1 (entre 1,1 et 1,2 voyageur par navette en moyenne) ; il est le reflet des déplacements réalisés pour motif santé et accès aux services de santé, dont les demandeurs sont souvent accompagnés.

En synthèse, le TAD est perçu (ou vécu) comme un mode ou service de déplacement individuel et non collectif ; dans cette caractéristique, il se rapproche de la fonction « taxi social ».

Les besoins nouveaux de déplacements, émanant principalement des populations jeunes



(moins de 25 ans et non motorisés ou propriétaires d'une automobile), dessinent des attentes différentes en termes de type de véhicule, de fonctionnalité du TAD, voire de mode de réservation.

Action 1 = adapter le service TAD personnes âgées (+ 75 ans) avec des véhicules légers (compatibles PMR).

Mode de fonctionnement = **porte à porte** avec prise en charge au domicile et dépose au lieu de rendez-vous médical

Objectifs de l'action : Les besoins des personnes âgées concernent principalement **l'accès aux services de santé** (28 % des déplacements totaux).

La fonction du TAD est donc dans ce cadre, apparentée à du taxi-service ou taxi-santé.

Ce besoin peut donc être réalisé (en partenariat avec les services sociaux locaux et départementaux et les services d'aide à la personne – locaux ou départementaux) à partir de types de véhicules légers (de type taxi médical), en complémentarité avec les entreprises de taxis ou d'ambulance

Action 2 = répondre aux besoins de déplacements des jeunes en insertion professionnelle

Le service fonctionne sur le mode **ligne virtuelle avec arrêts et horaires fixes** (définis en partenariat avec les acteurs sociaux économiques, les employeurs et les centres de formation locaux).

La (ou les) ligne(s) virtuelles sont élaborées et communiquées en amont (identification des circuits, des points d'arrêts et des horaires virtuels).

Le moyen de transport ne parcourt la ligne que si, au moins, une réservation (via la centrale de réservation Cityway), a été effectuée sur le trajet prévu (au plus tard 45 minutes avant la réalisation du service).

Action 3 = révision de la politique tarifaire du TAD proximité de la COBAN*

(*dans le cas où la COBAN prend la compétence transport sur son ressort territorial).

- instauration d'un prix d'accès au service (abonnement payant adaptatif)
- paiement au voyage tenant compte de la durée, de la distance, de la zone (tarification spécifique) et du nombre de personnes transportées
- Mise en place de la modulation tarifaire sous critères (revenus, physiques, sociaux)
- tarification unique et interopérabilité billettique sur tout le réseau COBAN

Action 4 : réflexion sur les mutualisations autour du TAD entre COBAN, COBAS et Val de l'Eyre

Les trois services de transports à la demande, sur le territoire du bassin d'Arcachon ou en proximité fonctionnent de manière autonome (en régie ou en délégation de service public) en partenariat avec le département de la Gironde puis le conseil régional Nouvelle Aquitaine depuis 2013.

Chacun de ces services ont des modalités de mise en œuvre et de fonctionnement qui leur sont



propres (centrale de réservation pour les uns, gestion par la communauté de communes pour les autres, tous publics ou publics ciblés...).

Globalement ces services répondent principalement aux besoins des populations âgées, pour les déplacements vers les services de santé.

Ces trois services ne sont pas reliés et ne fonctionnent pas en complémentarité. Il n'y a pas de connexion entre les services, ni de lieu de mobilité (ou carrefour de mobilité ou pôle d'échange) où les 3 services pourraient être reliés.

Même si la question de la compétence pour organiser et gérer un service de transport public de type TAD reste prégnante (la COBAS est aujourd'hui compétente sur ce thème, la COBAN va le devenir avec son passage en communauté d'agglomération), les pistes de mutualisation autour de ces services peuvent être explorées.

- axe 1 = Mutualisation du TAD proximité pour les PMR (personnes à mobilité réduite) entre la COBAN, la COBAS et le Val de l'Eyre.

Ce public cible nécessite des véhicules adaptés et des conditions de transport et de fonctionnement du service spécifiques (porte à porte, accompagnement éventuel, accès tous services). Le service doit être réactif et doit fonctionner dans un délai parfois contraint.

Avantages pour la collectivité : partage des investissements et des coûts de fonctionnement sous la compétence COBAS ou COBAN, meilleur maillage du territoire, accessibilité non contrainte à tout le territoire géographique des trois intercommunalités.

- Axe 2 = Mutualisation des fonctions de réservation / centrale de réservation entre la COBAN et le Val de l'Eyre (dans un premier temps)

Cette fonction importante du cadre de gestion et de fonctionnement du TAD, en étant assurée par une centrale ou plateforme de réservation, facilite le travail d'élaboration des tournées et feuilles de route des services de TAD.

La mutualisation de ce service serait un gain certain pour les collectivités aujourd'hui non pourvues de ce service (assurée en temps réel par un agent de la collectivité ou de la société de transport assurant le service).

- axe 3 = Mutualisation de la fonction communication et animation de la mobilité de proximité

L'animation et la communication autour des services de transports (collectifs ou de proximité) apparaît essentielle aujourd'hui pour donner à lire les offres existantes et faciliter leur utilisation.

La création d'une mission ou d'une fonction Conseil en mobilité ou animation mobilité prend tout son sens sur l'exemple de la mutualisation possible autour du TAD. En effet, de nombreux usagers ne maîtrisent pas, ou n'ont pas connaissance, du service et de ses capacités et de leur droit à l'utiliser et dans quelles conditions. Cette remarque est soutenable également pour les autres services de mobilité connus ou pas, par les habitants et usagers potentiels.

- axe 4 = Mutualisation de la billettique = interopérabilité billettique entre les trois TAD et les transports collectifs sur le territoire (COBAN, COBAS, Val de l'Eyre)

Cette action permettrait d'initier la mise en connexion des services de TAD et de favoriser les translations de l'un à l'autre. Elle pourrait être couplée avec l'offre de transport collectif de manière à assurer l'interopérabilité billettique, tous modes, sur le bassin d'Arcachon (incluant la partie connexion TER dans les gares de Biganos et de Marchepierre).

4.1.3 - Des pôles d'échanges de proximité (ou carrefour des mobilités) pour accompagner l'intermodalité

La mobilité sur le territoire du nord bassin est exercée à plusieurs échelles :

- la mobilité locale ou de proximité (moins de 2 kilomètres),
- la mobilité diffuse du quotidien (entre 2 et 20 kilomètres)
- les mobilités intercommunales, autour du bassin d'Arcachon ou polarisées vers la métropole (au-delà de 20 kilomètres).

Schématiquement ces trois échelles définissent la répartition modale des déplacements : modes actifs (marche et vélo), modes transports collectifs (TC et TER) et mode automobile.

Ces mobilités s'exercent sur tous les axes routiers, qu'ils soient structurants (RD3, RD5, RD 1250, RD 106) ou secondaires (RD 215, RD 216, RD 3E10, RD 5E5).

Certains points sur le territoire au croisement des flux de déplacements apparaissent de fait comme des carrefours des mobilités, où des connexions de modes s'opèrent de manière aléatoires et spontanées (**covoiturage, accès transports collectifs, traversées de bourgs, articulation modes actifs/modes motorisés...**).

Cette réflexion peut aussi se dupliquer dans la perspective d'un nouvel axe rétro-littoral qu'il sera nécessaire de connecter pour organiser du rabattement dans une logique de système de mobilité cohérent.

L'exemple de l'aménagement concerté et en cours de réalisation au niveau du giratoire de Querqillas (croisement RD 106, RD 215 – connexion Transgironde L601 et piste cyclable vers Andernos) est une illustration de la création de pôles d'échanges de proximité ou de carrefour des mobilités.

Chacun de ces modes s'inscrit dans le territoire selon une organisation propre :

- les modes actifs et le mode transports collectifs par des aménagements dédiés et contraints (aménagements centre-bourgs apaisés ou voie cyclables dédiée - ligne TC et points d'arrêt TC)
- le mode automobile, assez librement sur tout le réseau viaire de l'intercommunalité et au-delà, avec une place de plus en plus prégnante dans l'espace public (circulations, stationnements...).

L'engagement d'une action en faveur de l'intermodalité ou de la multimodalité sur le territoire s'inscrit donc dans la volonté de **mieux articuler les modes dans l'espace public**, de façon à **permettre une connexion facilitée dans un espace adapté**.

Cette action autour des points nodaux identifiés sur le territoire, est le pendant de la notion de pôles d'échanges intermodal ou multimodal, tels qu'ils ont été créés à Biganos et à Marcheprime. Cette action à une échelle intermédiaire par rapport aux PEI, a pour finalité de dupliquer sur le territoire dans des lieux stratégiques de la mobilité des communes de la COBAN, la fonction pôle d'échanges ou carrefour des mobilités.

Action = identifier 4 à 5 pôles de mobilité de proximité sur le territoire, où les flux, la fréquentation et les modes de déplacements « interconnectés » pourraient être mieux identifiés et reliés.

Cette action implique l'aménagement d'un espace dédié (recherche de foncier disponible s'il n'est pas déjà identifié), d'une information et d'une signalétique adaptées.

La localisation des pôles de mobilité est un critère important pour en assurer le sens et l'efficacité.



Les bases de la réflexion / action : les lieux au croisement actuel des mobilités et à de possibles croisements futurs où les flux et les potentiels d'évolution engagent à l'action (sur la base des données de fréquentation TC, flux de déplacements automobile, identification pratiques de covoiturage, croissance démographique et densification immobilière rurale...).

Économie de l'action :

Des aménagements ont déjà été créés par la COBAN ou le conseil départemental de la Gironde autour de quelques aires de stationnements de covoiturage et de points d'arrêts TC (le long de la RD 3), en traversée de bourg.

Ces espaces peuvent être requalifiés en pôle d'échanges intermédiaires ou **carrefour de mobilité**, avec quelques aménagements complémentaires :

- signalétique multimodale, lisibilité/visibilité,
- connexion au réseau modes actifs (en lien avec les schéma des modes doux),
- rapprochement du point d'arrêt TC.

Quels équipements pour un pôle d'échange de proximité ?

- un point d'arrêt des services de transports collectifs (TC/TS) abrité (espace d'attente sécurisé)
- une vélo-station pour les deux roues non motorisées + un espace d'entretien réparation de vélo
- une aire de stationnement pour les véhicules légers motorisés et covoiturage
- des cheminements piétons et modes actifs lisibles, visibles et sécurisés (jalonnement, cf fiche-action n°1)
- une signalétique claire et lisible par tous les usagers potentiels (respect du SD'AP)

Quels modes de déplacements connecter ?

La volonté marquée vers la pratique de l'intermodalité et des mobilités alternatives à la voiture individuelle milite pour trois modes prioritaires dans l'aménagement d'un carrefour des mobilités :

- **une connexion à un service de transport collectif** (Transgironde, transports scolaires, transports à la demande) avec un quai / point d'arrêt identifié et sécurisé sur le pôle de proximité
- **une connexion à l'écosystème des modes doux de la COBAN (circulations piétonnes) et au réseau cyclable** pour faciliter les rabattements modes doux vers les transports collectifs (le schéma des modes doux et le SIG associé intègrent ce point)
- **une offre de stationnement covoiturage** et stationnement véhicule (dimensionnement estimé à 20 places minimum)



Quelle localisation pour les pôles de proximité / carrefour des mobilités ?

- **commune de Lège** = porte d'entrée de la presqu'île et du Nord bassin
deux propositions de localisation =

- 1 – aire de covoiturage COBAN – avenue de la Gare
- 2 – arrêt TC station Mairie de Lège (entrée Stade Goubet)

- **commune d'Andernos*** = forte attractivité économique et scolaire, tropisme touristique, congestion relative du centre-bourg et disponibilité foncière contrainte

(le futur pôle d'échange de Querquillas étant en construction, une proposition est faite à proximité du centre-bourg)*

- 1 – Esplanade du Broustic – arrêt Transgironde du Centre

- **commune de Lanton** : en situation médiane sur le territoire, un flux de transit important sur l'axe RD 3, une disponibilité foncière peut-être plus prégnante.

- 1 – Avenue de la libération - arrêt Transgironde La Poste

- **commune d'Audenge** : en situation médiane sur le territoire, un flux de transit important sur l'axe RD 3, une disponibilité foncière peut-être plus prégnante. Une connexion touristique forte avec le domaine de Certes et de Graveyron.

- 1 – Avenue de Certes – entrée du domaine de Certes

- **Commune de Mios** : à l'interface des deux territoires COBAN et Val de l'Eyre, la commune de Mios génèrent des flux de déplacements polarisés vers le bassin d'Arcachon (nord et sud) et vers la métropole bordelaise. Sa forte attractivité immobilière et sa croissance démographique exponentielle attestent pour cette commune d'une forte croissance de la mobilité.

- 1 – Avenue de la république – arrêt Transgironde « Salle des fêtes »
- 2 – Centre-bourg du hameau de Lacanau de Mios

Quelle connexion avec les actions du Val de l'Eyre ?

Cette action est à relier avec l'action « **pôles de mobilité rurale** » en **Val de l'Eyre** dont la finalité est équivalente : créer les conditions d'accès à plusieurs modes de déplacements sur des polarités ou centralités identifiées sur quelques points stratégiques (principalement dans les centres-bourgs), dans les communes du Val de l'Eyre.

Elle peut également être reliée à l'action « **autostop organisé et sécurisé du Val de l'Eyre** ». En effet, une complémentarité peut être recherchée vers les pôles de mobilité de la COBAN en y intégrant des points d'arrêts identifiés et signalisés pour l'autostop collaboratif du Val de l'Eyre.



4.1.4 - Améliorer l'attractivité des points d'arrêts de transports collectifs sur le territoire

Dans le domaine des transports routiers et notamment de **la zone de chalandise ou aire d'attractivité des transports collectifs en zone périurbaine et rurale**, même si les études sont encore rares dans le domaine, il est souvent accordé **une distance de 1 kilomètre (soit environ 12 à 15 minutes de marche) pour chaque point d'arrêt TC**.

Cette distance est parfois réduite en centre-bourg où elle peut descendre à 700/ 800 mètres. Cette distance peut varier selon la praticabilité des itinéraires permettant de rejoindre les points d'arrêts et suivant le niveau de confort et de sécurité offert par le point d'arrêt.

A l'extrême, en territoire rural très peu dense et de montagne, les distances relatives à la zone d'influence des points d'arrêts TC peuvent aller jusqu'à 3 et 5 kilomètres (à défaut d'autres modes de transport).

Dans le contexte du territoire du bassin d'Arcachon nord, les deux lignes de TC (L610 et L601) permettent de circuler en transversal au territoire et en relation avec la métropole bordelaise. Ces deux lignes présentent des caractéristiques distinctes :

- une ligne 601 pendulaire (domicile-travail) entre le nord bassin et la métropole avec des points d'arrêts (7 à 8) densément pratiqués (sur les communes de Lège, Arès et Andernos).
- une ligne 610 pour les déplacements de proximité, intra et inter communaux, le long de la RD 3, avec des points d'arrêts dans chaque commune, en chapelet entre Mios et Lège (en moyenne 4 arrêts stratégiques par commune).

En parallèle et en complément, une large desserte de transports scolaires (ligne régionale scolaire, ligne 681 et ligne 682) vers les différents établissements du territoire emprunte les mêmes arrêts de transports collectifs.

Pour chacun de ces services (TC et transports scolaires) l'analyse des statistiques de montées / descentes permet d'identifier des points d'arrêts dont la fréquence d'utilisation et parfois le positionnement sur l'axe routier ou dans la commune, leur donnent un caractère stratégique ou d'importance.

Ces éléments statistiques nous ont donc permis d'identifier prioritairement une dizaine d'arrêts de Transports Collectifs / Transports scolaires sur le territoire afin de tenter de leur donner (quand ce n'est pas déjà le cas) les caractéristiques d'un lieu de mobilité et d'échanges (entre modes) accueillant et sécurisé.

En données cumulées (scolaires + services réguliers quotidiens) ces points d'arrêts présentent des niveaux de fréquentations allant de 150 à plus de 2000 passagers par jour.



Les formes et les contenus des arrêts de transports collectifs sont aujourd'hui encore variés et non standardisés mais quelques éléments paraissent indispensables pour les rendre lisibles et accueillant sur le territoire de la mobilité.

1 - En termes de bâti et d'aménagement :

Partenaires = gestionnaire de la voirie, autorité organisatrice du transport, détenteur du pouvoir de Police

Le point d'arrêt doit être identifiable sur l'axe par un bâti en forme d'**abri** permettant d'accueillir les passagers (entre 2 et 10) en attente dans des conditions minimales de confort (**assise ou banc**) pour patienter.

Une barrière de sécurité peut être apposée dans les contextes les plus risqués (forte proximité avec la voie de circulation).

2 - En termes d'aménagement, il est préconisé que, pour les infrastructures routières présentant un taux de fréquentation de plus de 5000 véhicules par jour, **les aménagements des points d'arrêts soient réalisés en encoche** pour améliorer la prise en compte du risque sécurité des usagers en attente et pour faciliter l'opération de pose/reprise de passager.

Pour mémoire, l'ensemble de l'axe RD 3 sur lequel les services de TC et transports scolaires sont réalisés présente un niveau de fréquentation (TMJA) compris entre 4000 (entre Lège et Arès en Hiver) et 20 000 (entre Arès et Andernos en été) véhicules jour.

(sources : comptage Explain – CD 33 – 2017)

3 - En termes de signalétique / information :

Le point d'arrêt est identifié, à minima, par une **signalétique fixe sur poteau ou panneau**, indiquant le numéro de la ligne, le nom de l'arrêt et les horaires actualisés de passage du service. Dans de nombreux cas sur le territoire, les horaires et l'affichage des informations sont aléatoires et parfois inexistantes.

Pour les points d'arrêts stratégiques en centre-bourgs ou en proximité avec les aménités communales ou intercommunales (commerces, services administratifs, école, collège, lycée), ces informations doivent prendre un caractère dynamique et numérique :



- information temps réel sur prochain bus/car
- temps d'attente prochaine connexion (autre ligne, autres modes)
- temps d'accès marche ou autre mode vers les aménités principales
- information anomalie / dysfonctionnement sur service

4 – En termes de billetterie : sujet à traiter dans le champ de l'information et de la signalétique au niveau des points d'arrêts stratégiques. **Ces points d'arrêts doivent pouvoir proposer un service (borne en station)** permettant à l'utilisateur d'acheter un ticket d'accès au service (ticket unitaire, coupon, carnet ou abonnement...). Ces points d'arrêts ayant un caractère stratégique (proximité lieu de vie et d'activités dans les centres-bourgs notamment), ils doivent permettre d'accéder à la billetterie en amont du voyage depuis le point d'arrêt.

5 - En termes d'équipements complémentaires :

L'idée de cette identification de points d'arrêts stratégiques sur le territoire va dans le sens de la facilitation de la pratique de l'intermodalité. Outre l'amélioration de la lisibilité, de la sécurité et du confort d'usage des points d'arrêts, il faut y ajouter des aménagements en termes de multimodalité :

- connexion au réseau de voie cyclables du territoire (cf : schéma des modes actifs de déplacements) – amélioration de la cyclabilité de la voirie à proximité
- arceaux ou parc de stationnement deux roues (vélos et cyclomoteurs) sécurisés
- cheminement piétons lisibles (jalonnement) et sécurisés par rapport à la voirie (trottoir...)
- dans le cas des arrêts identifiés à proximité d'une aire de covoiturage ou en centre-bourg, la connexion des modes devra être adaptées pour les personnes à mobilité réduite ou contrainte (déficients visuel, cognitif, auditifs ou moteurs) – application du SD'AP

Quelle connexion avec les actions du Val de l'Eyre ?

Cette action est à relier avec l'action « **pôles de mobilité rurale** » en **Val de l'Eyre** dont la finalité est équivalente : créer les conditions d'accès à plusieurs modes de déplacements sur des polarités ou centralités identifiées sur quelques points stratégiques (principalement dans les centres-bourgs), dans les communes du Val de l'Eyre. L'identification de ces points d'arrêts stratégiques et la proposition d'offres de service adaptées doit inciter les usagers à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle.

4.1.5 - Amélioration de l'offre de service de la ligne 610 Transgironde

La ligne Transgironde 610 dessert le territoire de la COBAN entre les communes de Mios et d'Andernos, sur un linéaire empruntant l'infrastructure routière de la RD 3.

La ligne propose **29 points d'arrêts entre Mios et Andernos** ; chaque commune est desservie par un nombre de 3 à 10 points d'arrêts : 3 à Mios et Audenge, 10 à Andernos.

L'interdistance entre chaque point d'arrêt va de 500 mètres à 2 kilomètres.



Une connexion est assurée avec le PEI de Biganos et le TER (ligne 32 Arcachon – Bordeaux).

La ligne est reliée aux principaux pôles générateurs de déplacements du territoire : zone commerciale de Biganos/Facture, établissement scolaires et de santé (Andernos, Audenge, Lanton, Biganos).

Elle est connectée au réseau de transport de la COBAS au niveau de Biganos.

En termes de fréquence de service, la ligne 610 offre une desserte régulière de 10 services (3 le matin, 3 le soir et 4 en milieu de journée) par jour (sur la semaine) entre 6h35 et 18h58 à partir de Mios (Lillet) dans le sens vers Andernos, et 10 services au départ d'Andernos (4 le matin, 2 le soir et 4 en milieu de journée).

9 services sont en correspondance avec le TER en gare de Biganos.

En termes de fréquentation, la ligne 610 présente des résultats très variables d'un point d'arrêt à l'autre sur la ligne.

Environ 45 000 passagers ont emprunté la ligne 610 entre septembre 2016 et août 2017. *(source comptage CD 33).*

De nombreux points d'arrêts ont une attractivité très réduite (moins de 100 montées/descentes entre septembre 2016 et août 2017).

Le service d'été, prolongé jusqu'à l'arrêt « plage du Grand Crohot » à Lège présente une fréquentation de 1600 passagers (juillet/août 2017).

10 points d'arrêts ont une fréquentation comprise entre 1000 et 3600 montées/descentes : toutes les communes sont concernées (Mios, Biganos, Audenge, Lanton, Andernos).

Ces points d'arrêts sont connectés aux services de transports scolaires.

Contrairement à une idée reçue, **la saisonnalité** (incidence de l'été et des usagers touristes) est marquée dans un sens inverse : le niveau de fréquentation est plus faible en été qu'en hiver.

Plusieurs analyses pourraient expliquer ces résultats : faiblesse de la performance commerciale, congestion relative plus marquée sur l'axe RD 3, plus grande liberté offerte par la voiture, réseau des circulations cyclables bien développé....

En termes de circulation et de performance commerciale :

L'offre de service de la ligne 610 emprunte l'axe routier RD 3 qui est aussi l'axe structurant pour tous les déplacements sur le nord bassin.

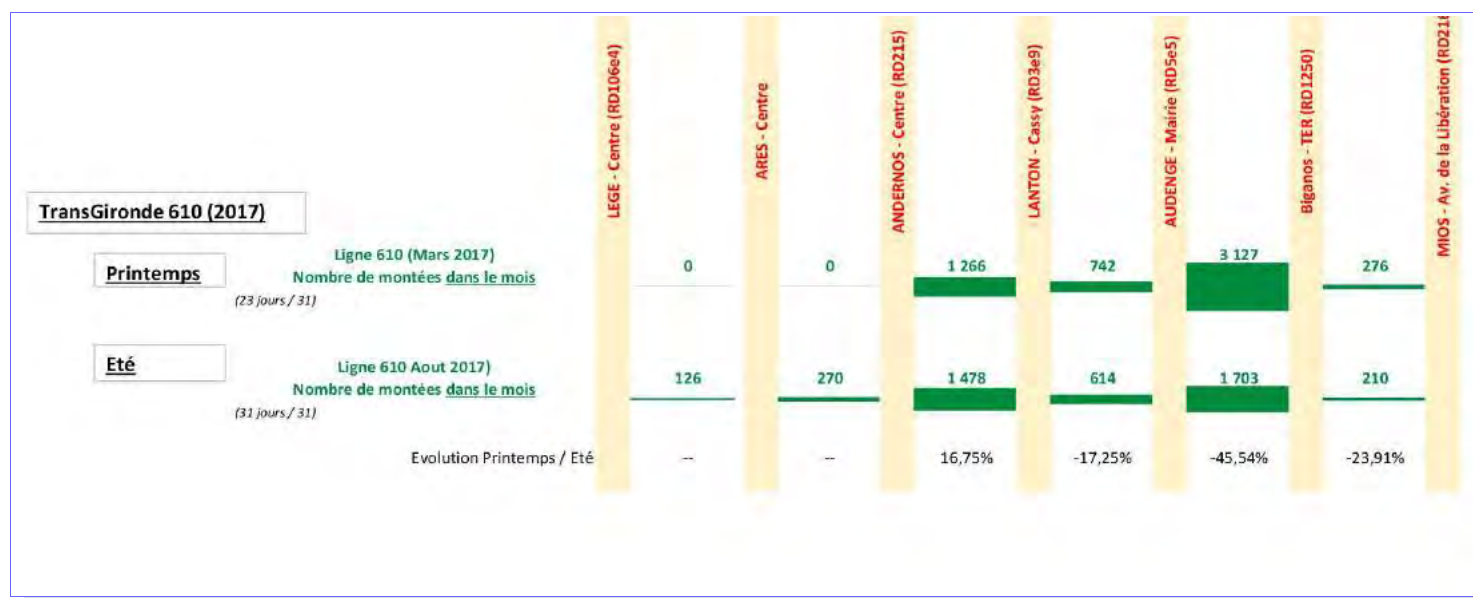
Cette proximité des modes et ce partage contraint du réseau viaire principal constituent les conditions à certaines périodes (heures de pointes et estivale) d'une congestion relative ayant une incidence sur la vitesse commerciale de la ligne 610.

Il convient enfin de préciser que cette ligne ne bénéficie pas d'aménagements permettant un régime de priorité (couloirs de circulation ponctuels dédiés, priorité aux feux). Ceci étant dû aux contraintes d'insertion sur la RD3 mêlé à un partage difficile des espaces.

En chiffres, les valeurs constatées de la vitesse commerciale de la ligne 610 sont de

- 45 km/h en hiver
- 34 km/h en été

(source : CD 33 – service gestion opérationnelle des Transports- données mars 2017)



(Niveau de charge voyageur par segment de la ligne 610 (CD Gironde- novembre 2017)

Desservant le cœur de plusieurs centre-villes, dans des secteurs commerçants, où la dynamique de vie de proximité est à l'œuvre, cette ligne 610 peut avoir une vocation plus urbaine si les conditions permettant fiabilité, accessibilité, desserte augmentée sont davantage réunies qu'aujourd'hui. Cela passe par un partage de la voirie ainsi que le détournement des trafics des flux de transit qui n'ont pas vocation à passer par les centre-villes.

Description de l'action :

Partant du constat que la ligne 610 assure la desserte du territoire de la COBAN le long de la RD 3 et que son usage est plutôt tourné vers les déplacements de proximité ou de proche en proche (entre 1 et 5 kilomètres environ), **l'organisation d'un service en boucle ou en segment entre des pôles identifiés sur le territoire**, apparaît comme une piste d'amélioration de l'offre.

Elle semble répondre à un besoin de déplacement actuel ; déplacements locaux vers les aménités (commerces, services, scolaires ou de loisirs) ou pour se connecter à un autre mode, pour une population variée (jeunes, personnes âgées, occasionnels, pendulaires..).

L'organisation de la ligne 610 en boucle ou en segment, interconnectée au sein d'un pôle d'échange de proximité ou d'un carrefour de mobilité, permettrait de maintenir un service sur toute la liaison est/ouest du territoire et de mieux desservir / servir (en fréquence et en cadencement) les besoins de mobilité locale. Les connexions (rupture de charges mais temps d'attente réduits) étant localisées à des points clés du territoire.

Cette évolution pourrait être prolongée par une réflexion sur les types de véhicule assurant le service (capacité, mobilité, insertion dans la circulation) en fonction du niveau de fréquentation de la ligne sur le segment ou de la boucle.

La finalité est l'amélioration de la performance commerciale de la ligne (vitesse commerciale, satisfaction des usagers) et de l'efficacité du service et donc de l'intermodalité dans la pratique.



Action : proposition

- **Boucle 1 : entre Mios et Audenge (via Biganos PEI) * – connexion à Audenge arrêt Mairie avec Ligne 610B**

Objectif : desserte PEI + zone commerciale de Biganos Facture et pôle de services.

- **Boucle 2 : entre Audenge et Andernos (via Lanton) - connexion à Audenge arrêt Mairie avec ligne 610 A**

Objectif : desserte aménités scolaires et de services vers Andernos et mobilités locales ou de proximité (commerces, services) dans les centres-bourgs.

- **Boucle complémentaire estivale** : service spécial vers les plages littorales (Grand Crohot) depuis Mios (connecté ou alternatif au service Mios et Go) en juillet et août pour la cible des populations jeunes

** Le service de la ligne 610 couvre actuellement les besoins de déplacements sur deux collectivités : la COBAN et le Val de l'Eyre (entre Belin-Beliet et Andernos). Une réflexion sur l'amélioration de la performance du service doit donc intégrer les deux territoires, sauf à considérer que la prise de compétence de la COBAN lui permettrait de s'affranchir, dans le cadre de son ressort territorial, des besoins de mobilité du Val de l'Eyre. Ces derniers seraient alors repris ou couverts par le nouveau plan de déplacements interurbains du conseil régional Nouvelle Aquitaine.*

Note Cerema :

Cette réflexion peut être mise en parallèle avec les travaux menés par le cabinet TRANSAMO (2016). Elle part du même constat (serpent de charge sur la ligne et la RD 3) et suppose des actions en segment ou en boucle autour d'un service de transport à haut niveau de service.

Elle répond aux mêmes enjeux, une demande forte de déplacements locaux, une nécessaire identification de polarisations secondaires, une attractivité croissante des points d'arrêts stratégiques et une problématique forte autour du trafic sur le RD 3.

Nos deux réflexions militent pour la mise en action d'un système de car / bus à haut niveau de service, complétée par des services légers de rabattements (motorisés ou modes actifs).

Cette action est à prendre en compte dans la démarche PDDNB du Département de la Gironde. L'efficacité de telles boucles est conditionnée à la réalisation d'une nouvelle infrastructure permettant de gérer le trafic de transit.

Quelle connexion avec les actions du Val de l'Eyre ?

Cette action est à relier avec l'action « **optimisation de l'offre de service de transports collectifs Trangironde** » en Val de l'Eyre. La finalité de cette action étant d'améliorer l'offre de service (fréquence, cadencement, tracé et connexions avec la gare de Marcheprime), elle paraît complémentaire avec celle citée précédemment pour la COBAN, même si les lignes concernées ne sont pas les mêmes.

4.2 - Des actions à programmer ou à expérimenter

Le plan d'actions identifié au paragraphe précédent, autour des axes définis comme prioritaires en termes d'objectifs et de calendrier, amélioration de l'offre de service de TC, amélioration de la qualité de l'intermodalité autour des gares, création de pôles de mobilité ou carrefours de mobilité de proximité, n'exclut pas d'autres actions dans ce domaine ni d'autres domaines d'actions pour le territoire.

Les réflexions complémentaires en lien avec les offres TC visent à améliorer leur attractivité :

- **en améliorant les connexions TC/TER** (diminution des temps d'attente TC/TER au niveau des PEI notamment). Cette réflexion a fait l'objet d'une fiche-action sur le territoire du Val de l'Eyre. Dans le cas où la COBAN souhaiterait engager cette action, elle pourrait s'en inspirer.
- **En optimisant la vitesse commerciale par la priorisation du TC sur la RD3**. Cette action est fortement liée à l'étude réalisée par TRANSAMO et aux réflexions du département de la Gironde sur le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin (PDDNB).

Ces réflexions s'articulent également autour des nouveaux services de mobilités afin de proposer des offres de mobilité complémentaires.

En lien avec l'identification de pôle de mobilités secondaires, une réflexion est à mener sur les aires de co-voiturage :

- **en identifiant les aires sauvages**. Ces dernières sont le reflet d'un besoin de la part de certains usagers et pourraient devenir des aires « officielles ».
- **Une évaluation des aires de co-voiturage existantes** permettraient d'optimiser ces dernières. Certaines aires, notamment celles en centre-ville, ont probablement une double fonction : stationnement libre et stationnement co-voiturage.

De même, sur le modèle retenu par le Val de l'Eyre, une **expérimentation de l'auto-stop organisé pourrait être réalisée sur la RD3**, dans un premier temps. Cette offre serait complémentaire des offres TC et TAD et liée à l'identification de pôles de mobilité secondaires.

En effet, les travaux préparatoires à cette planification (diagnostic partagé, élaboration des orientations et définition de la stratégie pour la mobilité sur le territoire, en partenariat avec les acteurs locaux) ont mis en exergue la nécessité de travailler également sur plusieurs autres champs, dans une temporalité différente ou adaptée.

En complément des 10 actions déclinées en fiches-actions, la COBAN a ciblé d'autres actions en lien avec les orientations stratégiques définies. Ces actions sont pour certaines déjà engagées (guichet unique, prise de compétences transports). Elles sont recensées dans un tableau de synthèse et pourront, à terme, être déclinées en fiches-actions.

Les orientations stratégiques

→ **Diminuer la dépendance vis-à-vis de la voiture** pour les déplacements de proximité, offrir des services alternatifs pour promouvoir les modes plus durable (rabattements cyclables, navette communale, TAD)

→ Inciter et accompagner les **changements de comportements** vers des solutions de mobilité durable (communication, pédagogie, PDE, culture modes doux, signalétique spécifique à l'intention des modes doux ...)

→ Créer les conditions du report modal en proposant des **offres de transports** attractive et complémentaires et en faisant de l'**intermodalité** un véritable outil au service de la **mobilité de tous** sur le territoire, ouvrir la mobilité aux polarités secondaires

→ Conforter et développer les **écosystèmes modes doux** en créant des conditions favorables à leur pratique (maillage performant, rupture des discontinuités, stationnements vélos, services de location, jalonnement)

→ Repenser les centre-bourgs pour favoriser la **multimodalité** en tout en limitant les **conflits d'usages**, et en garantissant à tous des déplacements en toute **sécurité** : partager l'espace et construire un mode de gestion du stationnement (aménagement de zones de circulation apaisée, délocalisation du stationnement pour regagner de l'espace public...)

→ Maintenir l'**attractivité** du territoire, tant touristique qu'économique, et conforter l'**accessibilité** pour faciliter la mobilité de tous, tout en incitant à la réduction de l'autosolisme

→ Construire les conditions de l'**organisation de la mobilité** sur le territoire (gouvernance, périmètre, compétences)

Trois domaines paraissent prendre de l'importance sur les territoires de la mobilité :

- **communication et sensibilisation des acteurs et usagers sur le territoire**
- **gouvernance partagée et exercice de la compétence transport sur le territoire.**
- **mobilités et aménagement de l'espace public autour des pôles générateurs de déplacements (commerces, services, administrations, lieux de loisirs et de culture...)**

Ces trois domaines peuvent regrouper plusieurs types ou familles d'actions.

4.2.1 - La communication et la sensibilisation

Le domaine communication et sensibilisation apparaît majeur dans sa fonction animation de la mobilité sur le territoire du pays Barval. Les retours d'expériences des territoires qui se sont lancés dans l'action mobilité sur leur territoire sont significatifs.

En effet, le constat fait apparaître une réelle plus-value dans l'exercice de l'animation territoriale des mobilités (plateforme de mobilité, conseil en mobilité...).

L'information et la communication dynamiques vers les usagers (habitants ou touristes) créent les conditions d'une meilleure lisibilité des offres de service de transports pour se déplacer autrement.

Ces actions peuvent prendre plusieurs formes (virtuelles, physiques...) et engager plusieurs types d'acteurs (publics, privés, associatifs). Elles ont pour vocation de fédérer (les plans de mobilité



d'entreprise, scolaires...), de conseiller et d'accompagner les usagers, les partenaires dans leur mobilité au quotidien.

Plusieurs démarches peuvent être envisagées sous l'angle de la communication et de la sensibilisation :

- **L'éducation à la mobilité et la sensibilisation de publics cibles.** Cette action fait l'objet d'une fiche-action détaillée en annexe et est fortement liée au schéma des modes doux.
- **L'incitation et l'accompagnement des entreprises dans la mise en place de plans de mobilité.** La COBAN a fait le choix de se concentrer en premier lieu sur les déplacements autour des établissements scolaires. Toutefois, les déplacements des salariés, des artisans, etc. ne sont pas écartés de la réflexion. Des nombreuses entreprises sur le territoire ont déjà réalisé un PDE. Cette dynamique doit être poursuivie et accompagnée. L'animation de ces démarches, la réflexion sur leur complémentarité peut être réalisée par la fonction de Conseil en mobilité.
- **Créer une plate-forme d'information mobilité (guichet unique).** Cette démarche est en cours au niveau du Pays Barval avec le lancement d'une étude sur le guichet unique.
- **Développer une fonction de Conseil en mobilité.** Cette action devrait être menée sur un périmètre plus large que le territoire de la COBAN, celui du Pays Barval par exemple, afin de fédérer l'ensemble des acteurs de la mobilité : des usagers aux autorités organisatrices de la mobilité et de promouvoir les offres de mobilité présentes sur le territoire.

4.2.2 - Gouvernance et compétence de la mobilité

Le domaine Gouvernance et compétence est en cours d'investissement par la COBAN courant 2018)

La constitution de la collectivité en communauté d'agglomération va lui donner la légitimité et la compétence pour **devenir autorité organisatrice de la mobilité** sur le périmètre de son ressort territorial (périmètre géographique de la collectivité au sein duquel elle pourra définir sa politique de mobilité en toute légitimité et la mise en œuvre des services de transports).

La question de la gouvernance va rester posée, vis-à-vis notamment des collectivités voisines (COBAS et Val de l'Eyre).

Quid d'une gouvernance partagée entre les trois collectivités ?

Quid de la définition partagée d'un périmètre de la mobilité (ressort territorial partagé) au niveau du Pays Barval (ensemble du bassin d'Arcachon plus Val de l'Eyre) ?

La création d'un syndicat mixte transport à l'échelle du Pays Barval permettrait d'avoir une mise en action de la mobilité et des politiques locales de mobilité, concertées, partagées à l'échelle du bassin d'Arcachon. Les mutualisations y seraient possibles plus simplement (compétences et ingénieries) et le périmètre géographique apparaîtrait peut-être plus pertinent : plan de déplacements TC, complémentarité des offres, connexions et synchronisations modales (TC/TER/TAD/ modes actifs).



4.2.3 - La mobilité et la vie urbaine : l'aménagement de l'espace public autour des pôles générateurs de déplacements

Le domaine mobilité et aménagement de l'espace public autour des pôles générateurs de déplacements.

La mobilité dans les centres-bourgs et le long des axes structurants de déplacements s'inscrit dans un espace public partagé, où les conflits d'usages ne sont pas rares (piétons, cyclistes, automobiles, autobus, autocars, poids lourds...). Cette action fait l'objet d'une fiche-action et est en lien étroit avec le schéma des modes doux et le SIG associé.

La place laissée à l'automobile dans les villes et les bourgs apparaît toujours démesurée par rapport aux autres usages ; circulation, flux, congestion, stationnements, donnent l'impression que la ville ou le bourg est construit autour de la voiture souvent au détriment des modes plus lents de déplacements (marche, vélo...). L'aménagement des zones commerciales en périphérie des villes, apporte certes une réponse favorable en termes d'aménagement et de désaturation des centres-bourgs mais génèrent d'autres problèmes de mobilité et de gestion des stationnements.

Au-delà de ce constat, des problématiques se font jour autour des questions de logistique dans un espace public foncier contraint dans les centres-bourgs.

L'exemple sur le territoire de la RD3 qui irrigue l'ensemble des communes sur le cordon littoral du bassin nord est significatif à cet égard. La majorité des mobilités du quotidien (souvent courtes distances) passent par cet axe. Il dessert une grande partie des pôles de services ou des commerces et supporte, en parallèle, de nombreux trafics de poids lourds et les lignes Transgironde (ligne 610 et transports scolaires) y assurent une desserte régulière en transports collectifs. L'infrastructure de déplacement actifs (vélo) est déportée par rapport à la RD 3 et au centre-bourg ; les rabattements vers les centres-bourgs en vélo se font donc sur les axes routiers.

Le constat est que la RD3 supporte plusieurs vocations sur des secteurs où la vocation de "rue" ou de "vie de proximité" est entravée par des flux parasites qu'il convient de gérer par une nouvelle solution.

Concevoir une politique à l'interface urbanisme et mobilités implique donc une réflexion partagée entre aménageurs et techniciens de la mobilité en intégrant les pratiques et habitudes de déplacements des usagers.

Cela passe par des aménagements de voirie pour favoriser son partage et inscrire la mobilité sur un mode lent et respectueux de tous les usagers, avec une priorité définie aux modes les plus lents et les plus vulnérables (piétons, deux roues). L'exemple de l'aménagement du centre-bourg de Lège ou de Biganos (en cours de réalisation) s'inscrivent dans ces logiques.

Les types d'action sur ce domaine sont multiples :

- **aire de stationnement et gestion du stationnement de proximité** (lutte contre les voitures ventouse par une tarification dissuasive au-delà de 1heure – zone bleue à moins de 1heure + régulation)
- **création de zone 30 voire de zone de circulation partagée (limitation à 20km/h et priorité piétons)** pour apaiser les déplacements dans les centres-bourgs (périmètres élargis) et privilégier les déplacements lents, construction de « plateaux traversants » pour casser les vitesses de



circulation

- **restreindre ou limiter les accès centres-bourgs pour les véhicules dépassant un certain gabarit** par des aménagements de voirie ou d'espace public
- **Prioriser les modes doux de déplacement aux intersections** dans le périmètre des centres-bourgs
- **définir des espaces protégés autour des pôles générateurs de déplacements**, limitation des véhicules et des stationnements en directe proximité et dessin de circulations douces jusqu'aux offres de mobilité TC

Ces actions sont très liées au schéma des modes doux et à l'apaisement des traversées de bourg (cf. schéma des modes doux).

Elles constituent également des réponses au système global de mobilité du Nord Bassin dans lequel une solution rétro-littorale doit être trouvée pour structurer en cohérence les alternatives de déplacements.



4.2.4 - Tableau de synthèse des actions complémentaires au programme d'actions

Famille d'actions	Action	Finalité
Communication et sensibilisation	Créer la fonction « Conseil en mobilité »	Sur un périmètre à déterminer, peut-être plutôt au niveau du pays Barval, cette mission ou fonction aurait pour finalité de fédérer les acteurs, de communiquer de manière dynamique sur les offres de services et les évolutions de la mobilité sur le territoire, d'accompagner les différents acteurs de la mobilité (PDE, PDIE, PDES...)
	Créer une « plate-forme de mobilité »	Dans le cadre de gouvernance de la mobilité définis par les acteurs (COBAN, COBAS et Val de l'Eyre), en complément de la fonction « conseil en mobilité », la création d'une plate-forme ou guichet unique de la mobilité permettrait de centraliser l'information et la communication à destination de tous les usagers. Une dynamique bilatérale pour l'alimentation de l'information serait recherchée : l'utilisateur pourrait alimenter l'outil en information mobilité.
	Éducation et sensibilisation à la mobilité	À destination prioritairement des publics jeunes, l'action contient des éléments de pédagogie à l'apprentissage de la mobilité alternative à la voiture individuelle : comment se déplacer sur un territoire en fonction des offres de services de déplacements disponibles ? Comment accéder à une information sur les solutions de mobilité sur un territoire ? Comment se déplacer autrement qu'en voiture ? Cette action peut être organisée dans les écoles, les clubs de loisirs, les entreprises...
	Promotion et accompagnement des « plans de mobilité partenariaux »	Accompagner tous les acteurs socio-économiques du territoire dans la réalisation et la mise en œuvre collective et partagée de plans de mobilités. Initier et accompagner la mise en œuvre des plans de déplacements scolaires.
Offres TC et TAD	Revoir les connexions TC/TER pour réduire les temps d'attente de rupture de charge lors des connexions modales (aux heures de pointe)	L'intermodalité sera perçue comme performante lorsqu'elle permettra une connexion modale sans contrainte entre deux modes de déplacements sur un trajet domicile/travail. Le temps d'attente supérieur à 15 minutes est vécu comme perdu ; il faut donc le réduire pour améliorer la performance intermodale de ces déplacements.
	Définir un mode de circulation avec priorité TC sur l'axe RD 3 dans les centres-bourgs	Améliorer la performance du service de TC, dans les traversées de centre-bourg pour optimiser la vitesse commerciale et rendre le service attractif pour les déplacements de proximité
	Améliorer l'accès / le fonctionnement,	Assurer les rabattements vers les principaux pôles générateurs de déplacements en



	le report modal sur les pôles générateurs de déplacements	complémentarité avec les offres TC et TAD. Des navettes communales en boucles, peuvent assurer une desserte fine des PGD (zones commerciales notamment). Cette action est à mettre en relation avec la gestion du stationnement, l'amélioration de la prise en compte de la voiture dans l'espace public...
Nouveaux services de mobilité	Expérimenter l'auto-stop collaboratif sécurisé sur le RD 3	Sur le modèle de l'action retenue par le Val de l'Eyre concernant l'auto-stop collaboratif, cette action pourrait être expérimentée le long de la RD 3, en complémentarité avec l'offre TC et TAD. Sur certains arrêts identifiés le long du linéaire de la RD3 la mise en place de l'autostop collaboratif pourrait répondre à des besoins ponctuels de déplacements très courte distance (2 à 5 kilomètres) – <u>risque identifié = concurrence avec TC/TAD et Taxis</u>
	Evaluer la pratique du co voiturage	Des aires de co voiturage ont été créées par la COBAN ; ces aires souvent situées en zone urbanisée ont probablement une double fonction : stationnement libre et gratuit et stationnement co voiturage. L'évaluation du co voiturage est donc nécessaire pour mesurer l'exercice de cette alternative à la voiture individuelle et mieux connaître les raisons/motifs de cette pratique (par qui ? Pour quoi ? Comment ? Quelle régularité ?...) Cela passe par une enquête auprès des usagers.
	Identifier les aires sauvages de co voiturage	Le cadre de la pratique du co voiturage est par définition libre et souvent spontané. Des aires ont été construites (voir ci-dessus), d'autres sont nées spontanément sur le territoire sur des axes ou à des croisements d'axes (RD5 / RD 106 par exemple) où les usagers trouvent une connexion avec un autre usager ou un autre mode. L'aire de Querquillas est l'exemple d'évolution d'une aire sauvage en aire multimodale. Ce travail d'identification des aires sauvages mérite un travail particulier car celle-ci ont tendances à se faire et se défaire au gré des usagers et des pratiques.
Gouvernance / compétence	Prise de compétence transport/mobilité par la COBAN	Action définie en milieu d'année 2017, depuis la COBAN s'est inscrite dans un nouveau cadre juridique : la communauté d'agglomération avec prise de compétence transport. Ce nouveau cadre va permettre à la collectivité de redéfinir les fonctionnalités et les performances des transports collectifs et de la mobilité sur son territoire en organisant le transport urbain sur son périmètre et en proposant des solutions de mobilité (TAD ou autre) mieux adaptées aux besoins du territoire. Ces actions pourront être engagées à partir de septembre 2020 (date de fin de la DSP sous tutelle de la région Nouvelle Aquitaine).
	Créer un syndicat mixte transport à l'échelle du bassin d'Arcachon	Les plans d'action définis via les deux schémas des mobilités établis pour le Val de l'Eyre et la COBAN, montrent que la question de l'articulation et de la complémentarité territoriale est au



		coeur du sujet. La COBAS peut être intégrée à cette réflexion sur le principe que de nombreux déplacements locaux se font entre ces trois territoires. Créer un syndicat des transports au niveau du pays Barval permettrait d'avoir une mise en action de la mobilité et des politiques locales de mobilité, concertée, partagée à l'échelle du bassin d'Arcachon. Les mutualisations y seraient possibles plus simplement (compétences et ingénieries) et le périmètre géographique apparaîtrait peut-être plus pertinent : plan de déplacements TC, complémentarité des offres, connexions et synchronisations modales (TC/TER/TAD/ modes actifs)
Mobilité et logistique	Faire un état des lieux sur le modèle de fonctionnement de la logistique et de la livraison et sur la gestion du stationnement liées à ces activités	Dans la perspective d'une possible étude d'opportunité sur la définition d'espaces de logistique urbaine sur le territoire du bassin d'Arcachon, la pertinence d'un état des lieux de la logistique de proximité (dans les centres-bourgs pour les commerces de proximité) et de distribution (vers les plateformes de Supermarchés – Arès, Biganos, La Teste de Buch, Mios) est évidente. Elle permettrait de mieux qualifier le mode de fonctionnement et de gestion (types de véhicules, organisation des rotations, transporteurs ou messagers, lieux de groupage/dégroupage, plateformes de stockage temporaire...) et les incidences sur les flux et l'occupation de l'espace public (stationnement véhicules de logistique, heures de livraison, accès aux zones de livraison, flux de circulation partagés aux heures de pointe...). Cet état des lieux est en partie déjà réalisé par les opérateurs de logistique sur le territoire (Bris diffusion notamment), pour anticiper les évolutions des besoins des habitants en matière de commerce et de temporalité des livraisons (24/24 et à moins de 4 heures par rapport à la commande)

5 - Quel suivi et quelle de mesure de la performance des actions ?

5.1 - Le schéma des mobilités et la démarche PDDNB du Conseil départemental de la Gironde

Le schéma des mobilités, tel que défini avec la collectivité de la COBAN Atlantique, est à lire en complément du schéma des mobilités des modes actifs de déplacement.

Il s'inscrit nécessairement en complémentarité de la démarche menée en parallèle par le conseil départemental de la Gironde sur la définition d'une projet de déplacements durables à l'échelle du nord bassin d'Arcachon.

Le projet de déplacements durables du Nord Bassin

La problématique de la mobilité sur les territoires situés au Nord du Bassin d'Arcachon est ancienne. Cependant, plusieurs constats témoignent de la **nécessité de repenser globalement la mobilité sur le territoire du Nord Bassin d'Arcachon** :

- les difficultés de circulation sur la voie littorale Nord du Bassin (RD3) ;
- l'insécurité des déplacements sur cette même voie, qui traverse de nombreuses centralités urbaines ;
- l'absence d'attractivité des modes de déplacements alternatifs à la voiture ;
- la nécessité de préserver l'environnement naturel exceptionnel du Bassin d'Arcachon.

De nouvelles études ont ainsi été lancées au cours de l'année 2016, afin de réexaminer les conditions de déplacement sur une aire d'étude circonscrite aux 8 communes de la COBAN et de répondre aux enjeux de mobilité, de sécurité et de préservation de l'environnement auxquels devra répondre le projet de déplacements durables du Nord Bassin. Si le projet initial du Département portait sur la création d'un aménagement routier (une voie rétro-littorale du Bassin d'Arcachon), la réflexion autour de cette dernière ne peut pas faire abstraction de la question plus globale de la mobilité autour du Bassin. C'est pour cette raison que le Département de la Gironde a décidé d'élargir son approche et étudier l'ensemble des alternatives pouvant rendre les déplacements autour du Bassin plus équilibrés et plus durables.

La méthode de conduite de projet initiée par le Département doit permettre de prendre en compte les attentes des habitants et les besoins du territoire à travers une démarche de concertation participative.

(extrait du courrier de saisine de la CNDP par le conseil départemental de la Gironde – août 2017)

L'objectif de cette démarche PDDNB est donc, sur la base des attentes et des besoins des usagers du territoire, de construire **une politique de mobilité à l'échelle du bassin d'Arcachon**, respectueuse de l'environnement et conforme aux aspirations et aux nouvelles pratiques de mobilités.

On perçoit donc ici la nécessaire complémentarité des démarches, schéma des mobilités / PDDNB, pour aider le territoire à construire une nouvelle politique de mobilité.

Cette complémentarité se concrétisera efficacement si le projet du Département permet de délester la RD3 d'une partie du trafic de transit qui s'y opère. Ce préalable essentiel dans le fonctionnement du système global de mobilités du Nord Bassin doit permettre de requalifier la RD3 afin d'y proposer des alternatives de mobilités efficaces.

En effet, tout l'enjeu pour le territoire est bien de mettre en place un système de mobilité qui s'appuie sur plusieurs solutions. Et, concernant le corridor littoral qui relie 6 des 8 bourgs de la COBAN, pour garantir la pertinence de solutions de transports en commun efficaces et fiables, pour permettre d'apaiser les circulations et de favoriser la bonne cohabitation entre les modes (dans une visée de mobilité durable équilibrée), il convient de redonner une vocation urbaine à la départementale.

La COBAN, à l'instar d'autres interlocuteurs locaux, s'investit dans la démarche menée par le Conseil départemental afin de bâtir les scénarios d'un nouveau système de mobilité global.

Les élus communautaires affirment leur volonté qu'il y ait une nouvelle voie rétro-littorale pour permettre un déploiement réaliste des solutions alternatives indispensables pour proposer une offre de mobilité de qualité aux habitants et travailleurs sur le Nord Bassin.

L'engagement de la COBAN dans le nouveau cadre juridique de la communauté d'agglomération en est une première traduction, forte et porteuse de sens pour le territoire.

5.2 - Le calendrier de mise en œuvre progressive des actions

Il sera défini par la communauté d'agglomération de la COBAN Atlantique. Néanmoins, le phasage et la définition des différentes temporalités des actions restent importants pour donner à lire dans le territoire la marque de l'évolution et de l'amélioration proposée par le plan d'action du schéma.

- ✓ Un premier ciblage à **6 mois** peut être pertinent pour engager l'action Mobilité ; ce premier semestre peut démontrer l'engagement des acteurs et de la collectivité vis-à-vis des usagers.

Les volets communication, animation, fédération des acteurs et partenaires de la mobilité doivent s'inscrire dans cette temporalité, qui est aussi celle de la construction du cadre de référence de la communauté d'agglomération, en tant qu'autorité organisatrice des transports.

- ✓ Un deuxième ciblage à **12/18 mois** paraît opportun (délai de construction de l'ingénierie financière, des compétences à mobiliser..) pour les actions les plus significatives (offres de services TC ligne 610, équipements des points d'arrêts TC stratégiques sur le territoire, amélioration de la performance du PEI de Biganos, identification et construction des pôles d'échanges de proximité, révision du mode de fonctionnement et des objectifs du TAD proximité...)
- ✓ Enfin un jalon à **24 mois** doit être proposé pour les évaluations des actions structurantes (mesure de la performance des PEI, qualité perçue par les usagers, mise en place d'un conseil en mobilité/ club de la mobilité, animation des plans de déplacements...)

L'expérimentation (à 6/9 mois) peut être le mode opératoire retenu pour les actions de mobilité structurantes (nouveaux services, adaptation des horaires...) de manière à rester en capacité d'adapter et de corriger si besoin.

Une évaluation de l'expérimentation doit permettre de mesurer la pertinence de la pérennisation.

5.3 - Des indicateurs de mesure de la performance ou des résultats (cf : volet indicateur des fiches actions)

Le programme d'actions et **chaque fiche action** retenue par la COBAN prévoient une batterie d'indicateurs de mesure à deux niveaux :

➤ **des indicateurs de mesure du résultat de l'action =**

→ à quel niveau l'action a-t-elle été mise en œuvre comparativement à l'objectif initial

└ des conditions de réalisation peuvent être ajoutées : respect du calendrier prévisionnel, respect du budget initial.

par exemple : il est programmé de construire 5 pôles d'échanges secondaires sur le territoire – l'indicateur sera à 1 si les 5 pôles sont construits, à 0,8 si 4 pôles sont construits

➤ **des indicateurs de mesure de la performance de l'action =**

→ pour chaque action une (ou des) cibles/objectifs sont attribuées (la cible est le résultat vers lequel doit tendre le phénomène observé)

└ les cibles sont définies sur une base de départ construite sur les éléments statistiques du phénomène déjà disponibles

par exemple : l'action amélioration de l'attractivité des points d'arrêts TC a pour finalité indirecte d'améliorer le niveau d'utilisation des transports collectifs en zone urbanisée. La cible, pour cette action, pourra être d'accroître de 10 % le niveau de fréquentation sur les arrêts aménagés (1 an après travaux), sur la base des données disponibles (montées/descentes) avant travaux en 2017.

➤ **des indicateurs de mesure de la satisfaction des usagers =**

→ indicateur le plus significatif de l'acceptabilité sociale et de la satisfaction des usagers par rapport à une politique de mobilité locale (plan d'actions) mais pas le plus simple à construire (enquête, boîte à idées, bornes interactives de mesure de la satisfaction usager, analyse du verbatim des usagers après enquête ou micro-trottoir).

└ cet indicateur est le miroir de la politique des mobilités portée par la COBAN au travers du plan d'actions du schéma des mobilités. Il doit être intégré au plan d'actions général de gouvernance du schéma (un budget spécifique doit être identifié) pour éclairer les élus sur l'efficacité des mesures et des actions engagées et si besoin corriger et adapter les orientations définies.

5.4 - Une évaluation ex ante et ex post pour corriger et adapter

Comme précédemment évoqué, toute évaluation part d'un état initial (parfois maladroitement identifié comme « état Zéro ») où on est capable de mesurer la nature et la valeur d'un phénomène (le niveau de fréquentation d'une ligne de transports collectif par point d'arrêt par exemple).

Cette valeur permet de donner une indication du phénomène suivi, avant la réalisation de travaux ou d'actions d'amélioration sur le service ou l'infrastructure.

Cette évaluation, dite aussi ex-ante (antérieure aux travaux ou à l'amélioration du service) est nécessaire, pour permettre de définir des cibles et des objectifs, mais aussi pour mesurer le résultat et la performance de l'action sur le phénomène étudié.

Dit autrement, la construction du système de suivi et d'évaluation des actions du schéma des mobilités sur le territoire de la COBAN devrait passer par cette étape ex-ante, pour poser les bases de l'exercice et disposer d'éléments de comparaison pour **l'évaluation des actions après travaux (dite aussi ex-post)**.

Les données de fréquentations des services de transports collectifs existent ; elles sont souvent publiques ou publiables (principe de l'open data) auprès du conseil départemental ou régional. Certains, voire la plupart des opérateurs de transports, donnent aussi accès à ces données dans le but de partager les résultats et de travailler à leur amélioration.

Ces données (issues majoritairement du CD de la Gironde) pour les valeurs relatives aux transports publics de personnes sont la base du système de suivi et d'évaluation de la politique de mobilité sur le territoire.

Le suivi et l'évaluation des actions doit pouvoir être partagée. Cette action est à rapprocher du domaine de la gouvernance de la mobilité sur le territoire.

Un comité de suivi et d'évaluation du schéma des mobilités pourrait assurer cette mission périodiquement (une fois par an à minima) ; il pourrait fonctionner en partenariat, élus – acteurs socio-économiques du territoire – représentant des usagers – et faire l'objet d'une publication des résultats auprès des usagers et habitants (communication mobilité et transparence de l'action publique sur un territoire).



ANNEXES



Annexe 1 : Compte-rendu de l'atelier de territoire avec les acteurs locaux

Schémas des mobilités et des modes doux Communauté de communes du Bassin d'Arcachon nord

Synthèse des paroles d'acteurs Atelier du Jeudi 1^{er} juin 2017, Lanton

3 groupes de 7 personnes sur une durée de 40 minutes (groupe 1) et 35 minutes (groupe 2) et entre 35 et 45 minutes pour le 3^{ème} groupe en fonction des thèmes.

Le rappel des règles ayant été fait au préalable, chaque personne s'est exprimée librement selon son vécu ; les échanges ont été globalement intéressants, tous les acteurs ont pu exprimer leur vécu ou leur point de vue, sans jugement, ni à priori.

Thème 1 : Multi-modalité et nouveaux services de mobilité

Questions soumises au débat :

Q1 - Quel est votre vécu (ou pratique) de la multimodalité sur le territoire ?

Que faudrait-il pour l'améliorer

Q 2 - Les solutions alternatives à la voiture individuelle sont-elles pertinentes sur le territoire ?

Lesquelles ?

Q 3 - Seriez-vous prêt à modifier vos habitudes/comportements de mobilité pour tendre vers la multimodalité ?

Q 4 - Quels sont les freins à l'amélioration de la performance des services de mobilité sur le territoire ?

Si vous disposiez d'une baguette magique, quelle action pour la mobilité réaliseriez-vous en priorité ?

Retour sur la participation des acteurs présents :

Certains participants du 3^e groupe sont restés autour de la table pour discuter librement de problématiques de stationnement (parc relais en entrée de bourg), d'éco mobilité et éco tourisme, de gouvernance de la mobilité et de la perspective de groupement de la compétence au niveau du Pays Barval pour « mieux gérer/administrer/piloter » les politiques publiques de mobilité... Les échanges libres et spontanés de fin d'atelier avec le 3^{ème} groupe ont été riches d'enseignement, car tournés vers des actions fortes de sens et d'enjeu : redéfinition des accès et



des circulations dans les centre-bourgs (limitation, restriction, priorisation, comportement, parc relais...)

Que faut-il retenir ?

Q1 :

Deux types de réponses pour cette question sur la pratique de la multimodalité dans la COBAN :

Pour les déplacements internes et les déplacements des actifs, l'intermodalité proposée dans la COBAN n'est pas adaptée car :

C'est compliqué et les temps de trajets sont souvent longs

La performance ou l'efficacité des services proposés (TC ou TAD) ne sont pas au rendez-vous, je préfère donc utiliser ma voiture

Les parcours des lignes de TC empruntent les axes structurant du territoire (RD 3 et RD 106 notamment) avec une forte concentration (thrombose) sur la RD 3 qui dégrade les temps de parcours (vitesse commerciale) et limite la compétitivité par rapport à la voiture

Les connexions TC/TER ne sont pas acceptables : trop de temps d'attente (souvent supérieur à 20 minutes), pas de liaison avec la gare de Marcheprime qui apparaît la plus accessible depuis la partie est du nord bassin

Certaines connexions ne sont pas possibles = trop de discontinuités qui pénalisent l'usage des TC (TC / vélo, TC/TER, TC/TAD...)

Il manque des services de mobilité de proximité : vélo libre-service en gare, dans les pôles d'échanges, dans les pôles générateurs de déplacements (commerces, services zone d'activité)

Il manque des services de stationnement vélo sécurisés à proximité des pôles d'échanges

La voiture reste un élément de liberté et apparaît encore prioritaire dans le choix modal pour une minorité de participants, notamment ceux habitants la presqu'île du Cap Ferret (où l'offre de mobilité proposée est totalement inadaptée)

Pour les déplacements vers la métropole bordelaise :

L'intermodalité est privilégiée par de plus en plus d'usagers

Les services proposés TC/TER, ou voiture/TER/TBM apparaissent de plus en plus performant (Pb de stationnement à Bordeaux, de congestion en entrée de métropole, connexion train/tram facile à Bordeaux, gain de temps relatif train/voiture)

Remarques d'ordre général :

Les infrastructures routières surchargées ne sont pas adaptées pour supporter tous les modes de transports et pénalisent la qualité du service des autocars

Les « arrêts de bus », pour la plupart ne sont correctement équipés (abris, banc, signalisation...) pour inciter à les utiliser en toute sécurité et/ou confort



La fréquence des arrêts et des passages n'est pas suffisante et les connexions entre bus/TER sont trop longues

La communication n'est pas efficace, il est difficile d'accéder simplement à l'information sur les services de mobilité : horaires, lignes, fréquence, tarification, connexions. Pourquoi ne pas créer un **outil/support/plateforme** qui permettrait de faire connaître les offres et leur accessibilité ?

Q 2 = Quelles solutions pour le territoire ?

Création d'un itinéraire de TC direct non tributaire des encombrements des voiries existantes

Voiture / TER semble le plus adapté à ce territoire pour les déplacements vers la métropole ou vers le sud bassin = problématique de stationnement dans les pôles d'échanges ou à proximité

Vélo / train pour les déplacements sortant du territoire, à condition que des infrastructures vélo soient continues et sûres et que les stationnements vélos sécurisés en gare soient créés ainsi que des services vélo à l'arrivée.

Créer des parcs de stationnement à l'entrée des bourgs et permettre les cheminements piétons/vélos ou navette pour accéder aux lieux de destination

La voie maritime peut-être une solution (navette maritime estivale) pour les liaisons Nord Sud bassin : cela pose cependant des questions techniques (quel type de véhicule ? cycle des marées...), environnementale (l'empreinte écologique des déplacements sur l'eau est importante) et d'infrastructures (les ports d'embarquement sont dans les centres-bourgs d'où l'incidence potentielle du stationnement des usagers des navette maritimes)

Q3 = habitudes et comportements de mobilité

La majorité des participants souligne l'effort réalisé depuis 4/5 ans vers des pratiques de déplacements raisonnées quand l'offre de service à proximité est accessible et performante. Certains ont engagé des démarches vers le covoiturage ponctuel, d'autres ont clairement choisi le mode « vélo » pour les déplacements de proximité (moins de 5 kilomètres) **mais déplorent encore les discontinuités cyclables et le fait que, même en centre-bourg, ce sont les vélos qui doivent s'arrêter et laisser la priorité aux voitures !!!!!**

En fonction de la localisation de leur domicile (presqu'île du ferret) notamment, l'offre de service inadaptée et les distance et temps de parcours font que l'usage de la voiture restera plus efficace (hors période de forte congestion estivale). Le co voiturage peut apparaître très pertinent dans ces secteurs ; l'idée de l'auto-stop participatif ou collaboratif est également soulevée.

Q 4 - les freins à l'amélioration de la performance des services de mobilité

La faible efficacité des offres accessibles et les nombreuses ruptures de charge

Les horaires et fréquences proposées

Le manque de communication et d'informations sur les services de transports

Les infrastructures de déplacements trop souvent congestionnées voire saturées (périodiquement)

La longueur des déplacements (1h40 pour aller à Bordeaux depuis Lège)

Les connexions ou correspondances mal organisées et les circulations des autocars sans sites propres



Le manque de temps pour prendre les transports en commun

La liberté que procure l'usage de sa voiture personnelle

Le manque de culture ou d'éducation à la pratique de toutes les modes de déplacements

Le maillage des offres inadapté au territoire

1 seule route (RD3) pour accueillir tous les modes de transports

L'absence de communication entre les différentes collectivités en charge des questions de mobilité/transports

Une gouvernance floue ou à construire pour organiser et articuler les choix stratégiques et les programmes d'actions en faveur des mobilités.

Le manque de parcs relais pour constituer des pôles d'échanges intermédiaires et faciliter les pratiques intermodales

Baguette magique =

Navette maritime

Navette électrique dans les centres-bourgs (restriction forte des accès voitures dans les centres-bourgs)

Navette électrique pour relier tous les sites touristiques

TCSP nord bassin et vélos en libre-service

.....

Thème 2 : Aménagement de l'espace public & mobilités

Les participants ont exprimé les actions/leviers d'actions suivants pour ce thème. Ces actions sont regroupées par typologies :

Aménagements - Infrastructures

- Donner la priorité aux modes doux en agglomération, et notamment aux piétons
- Délocaliser le stationnement voiture en périphérie des centre-bourgs, pour inciter les gens à faire le dernier kilomètre à pied ou à vélo. Proposer un service de navette électrique comme à Arcachon si besoin, ou des navettes autonomes
- Mieux intégrer les continuités piétonnes et cyclables dans les zones de densification urbaine (+ de monde, - de place disponible, + de voiture, + d'accès restreint à la voiture, plus+ de déplacements dont potentiellement des déplacements courts
- Redonner leur place aux piétons sur les trottoirs, avoir des **trottoirs accessibles**, et **aménager des trottoirs sur les accotements dans les bourgs et villes lorsqu'ils n'existent pas**
- **Améliorer la sécurité des cyclistes en développant les aménagements cyclables et les zones de circulation apaisée, et en ayant une vraie réflexion sur les intersections d'aménagements**
- **Reprendre la place à la voiture dans les centre-bourgs au profit des piétons et vélos**, par exemple en mettant des rues peu fréquentées en sens unique, avec mise en place de



double-sens cyclable (avec bande cyclable ou aménagements de pistes cyclables/voies vertes en lieu et place de l'ancienne voie de circulation voiture, comme à Belin-Beliet, route de Suzon), ou en remplaçant du stationnement voiture pour créer des bandes/pistes cyclables et du stationnement vélo → l'avantage est d'avoir un aménagement à faible coût

- **Favoriser la mixité des usages sur la voirie : aménager des zones 30 et des zones de rencontre**

- **Des aménagements mixtes vélos-piétons inadaptés aux flux présents** : des conflits d'usage car nécessité de séparation des flux (exemple de la voie verte sur le boulevard de la plage à Andernos, voie verte du port du Betey, trottoir partagé avenue de la plage à Arès)

- **Garder une offre en stationnement voiture en centre-ville**, et notamment du stationnement pour les PMR et les livraisons, No parking No business

- Enlever les voitures qui font du transit dans les centre-bourgs en mettant en place systématiquement des possibilités de contournement → supprimer les flux de transit dans les cœurs de villages et de villes et redonner l'espace public aux gens qui y vivent

- Nécessité d'avoir une vraie réflexion sur la hiérarchisation de la voirie et sur le plan de circulation, avoir une voie rétro-littorale pour désengorger les traversées de bourgs

- La traversée de la Vélodyssée dans Andernos est difficile, notamment au niveau de la place du marché (très nombreux conflits d'usage entre cyclistes et piétons)

- Connecter tous les aménagements cyclables d'ores et déjà existants

- La densification urbaine, plusieurs atouts : plus de rentabilité pour les TC, plus de déplacements courts donc une nécessité de développer les aménagements en faveur des modes doux

- Des giratoires mal aménagés pour les cyclistes

- Tenir compte du paysage lors de la création de nouveaux aménagements cyclables et voies vertes / aménager des pistes cyclables et voies vertes dans un cadre paysager agréable et verdoyant

Services - équipements

- Proposer une **offre de VAE** aux habitants

- **Multiplier les stationnements vélos**, et notamment les stationnements sécurisés

- Densifier l'offre en location de vélos, qui est en rupture de stock en période estivale

- Proposer du vélo en libre service

- Avoir des points de services vélo (gonflage, réparation, informations, cartes et documents touristiques, casiers pour déposer des affaires...)

Communication - pédagogie

- **Faire des interventions dans les écoles pour faire entrer dans les mœurs le partage de la voirie et les bienfaits de la pratique de la marche et du vélo**, en office du tourisme et auprès des commerçants

- Créer un événement du type « nuit à vélo »

Signalisation - signalétique

- **Signaler les itinéraires cyclables et les mettre en valeur (panneaux de signalisation de direction avec des temps et des distances...), en ayant une politique de signalétique globale à l'échelle du Pays BARVAL**



Thème 3 : Déplacements courtes distances (<5km) : la mobilité de proximité

Ce thème concerne tous les modes de déplacements et se concentre sur les liaisons entre bourgs.

Rappel : plus de 40 % des déplacements voitures sont effectués sur des distances inférieurs à 5 km

Questions soumises au débat :

- Q1 - Quel mode de transport utilisez-vous pour faire de courtes distances (5 km, 2 km et dernier kilomètre) ? Pourquoi ? Quel motif de déplacement (travail, études, achat, loisirs, tourisme, etc.) ?
- Q2 - Êtes-vous prêts à abandonner votre voiture personnelle pour les déplacements de moins de 5 kilomètres ?
- Si oui, pour quel mode ?
- Si non, pour quelles raisons (quels sont les freins) ?
- Q3 - Et que faudrait-il faire pour favoriser le report modal et la diminution de l'autosolisme ?
- Q4 – Que pensez-vous du transport de marchandise et la logistique pour les derniers kilomètres ?

Les participants se sont exprimés librement et leur réflexion ont été notées puis ordonnées selon quelles soient « un frein » ou par typologie d'actions/leviers d'actions.

- Les freins au changement de mode

- La **localisation des services** (administratifs, commerces, etc.), l'absence de service à une **distance** raisonnable (i.e. pour l'utilisation d'un mode autre que la voiture) qui font de la **voiture le moyen de déplacement le plus compétitif** en comparaison des TC ou du vélo pour ces distances.
- l'acceptabilité des distances à parcourir autrement qu'en voiture
- L'**absence d'infrastructures sécurisées et continues** ne favorise pas l'utilisation du vélo pour se déplacer sur ces courtes distances.
- De même, certaines personnes qui souhaiteraient se déplacer en vélo, ne peuvent pas faute de posséder un vélo ou par **absence de stationnement vélos à leur domicile** (exemple des personnes résidents en appartement) ou à l'interface avec un TC. En effet, il est difficile de voyager en TER avec son vélo, mais à l'arrivée, comment fait-on sans vélo pour rejoindre son lieu de travail par exemple ?
- La voiture particulière permet une **liberté/ une autonomie** de déplacement, sans contrainte horaire (pas d'attente, etc.), ce qui n'est pas le cas du co-voiturage, même courte distance et même avec des personnes de l'entourage (famille, amis, voisins) hormis pour des déplacements particuliers plutôt festifs.

- Le **TAD a une image orientée « personnes âgées »** et nécessite une réservation ce qui peut être un frein à son utilisation comparativement à la voiture particulière par exemple.
- Concernant les marchandises et la logistique, le e-commerce entraîne des flux importants mais pour de petits volumes. Ce qui induit de la congestion et de la pollution.
- Le **modèle économique** actuel, basé sur un objectif de vente de véhicules particuliers, est un réel frein à tout véritable changement de comportement de mobilité. Beaucoup de ménages sont multimotorisés.
- Les déplacements enchaînés (exemple : domicile - école puis école - travail) favorisent l'autosolisme.

- Les actions / leviers d'actions potentiels

Aménagements - Infrastructures

- rétablir les continuités cyclables
- Développer des **itinéraires cyclables sécurisés, performantes et agréables**, qui donnent envie de se déplacer en vélo.
- **Créer des pistes cyclables éclairées et couvertes ou des pistes cyclables sur chaussée solaire (recouverte de panneaux photovoltaïques)**
- Changer les habitudes en donnant la priorité aux pistes cyclables aux intersections avec le réseau routier.
- Dans le même esprit, réaliser des trottoirs traversant afin que ce soit la voiture « qui traverse » la voie piétonne et non l'inverse
- **Contraindre le stationnement** voiture tout en proposant une **alternative** (P+R à l'extérieur des centres-villes offrant également des stationnements vélos voire des vélos en libre-service)
- Favoriser le **partage de la voirie**, notamment sur la RD3 et **hiérarchiser la voirie** (restriction de circulation pour les PL, réduction de vitesse, etc.) afin notamment que les déplacements en vélo en centre-ville soient moins dangereux
- Améliorer la signalétique tant des itinéraires pédestres et cyclables, avec des indications en temps de parcours, que des pôles multimodaux
- Rapprocher les services des habitants (commerces, tiers-lieux, etc.) et favoriser les commerces de proximité plutôt que les supermarchés éloignés et accessibles seulement en voiture.
- Inciter à la création d'aménagements cyclables et pédestres dans les lotissements
- Densifier l'urbanisme à proximité des TC afin que les distances pour rejoindre ce mode ne soient pas dissuasives envers les modes actifs notamment.

Services - offre de transports

- Proposer des vélos classiques et/ou des **VAE** en libre service
- VAE location longue durée ou une aide à l'achat
- Promouvoir le co-voiturage en proposant des incitations financières : exemple d'un entretien de véhicule moins cher pour les covoitureurs.
- l'**auto-stop organisé** semble une bonne solution à l'autosolisme.
- D'autres offres, notamment de transport en commun type navette électriques pourraient être proposées.
- Proposer des parrainages « personne âgée/enfant » pour l'accompagnement à l'école.

- Promouvoir l'indemnité kilométrique vélo, notamment au sein des institutions publiques

Communication - pédagogie

- créer un contexte favorable pour permettre le **changement de comportements** par la sensibilisation, l'éducation
- Informer sur les offres existantes, TAD notamment
- Cibler les messages en fonction des usagers (enfants, adolescents, parents, etc.) et proposer des solutions types pédibus/vélobus aux scolaires
- faire passer des messages comme le coût réel d'une voiture particulière en comparaison d'un vélo ou des TC, de la nécessiter de prendre le temps, de s'organiser pour se déplacer autrement

Marchandises – logistique

- Développer les dépôts plutôt que la livraison à domicile
- Mutualiser le stationnement pour la livraison entre plusieurs commerces
- Créer des « mini-plateformes » logistiques
- Favoriser des PL électriques et de petits gabarit pour les livraisons en centre-bourg

Présence

Entité	Personne présente	Fonction / rôle
COBAN Atlantique	Bruno LAFON Laurent TRIJOULET	Président DGS
Département de la Gironde	Laurence BERTIN	Chargée de mission Mobilités
SYBARVAL	Anthony DOUET	Directeur
Mairie d'Andernos	Eric COIGNAT	Adjoint Dév. Dur. - Environmt
Mairie d'Audenge	Mme CASAUX Mme DERISBOURG-SIBILLE	Adjointe à l'éducation Adjointe à la solidarité
Mairie de Biganos	Enrique ONATE	Conseiller Municipal
Mairie de Lanton	Myriam LEFAURE	Adjointe au Maire
Maire de Lège	Jean-Philippe BRAUGE	Adjoint au Maire
Mairie de Marcheprime	Jean-Claude SIMORRE Anne VALLAIS	Adjoint chargé de la voirie Responsable Juridique & Urba
PNR	Frédéric GILBERT Jean-Philippe RUGUET	Filière Tourisme TEPOS
PNM	Matthieu CABAUSSEL	Chargé de mission
OT intercommunal Cœur de Bassin	Emmanuelle LAVERHNE	Directrice
OT d'Arès	Christian ESPLANDIU	Président de l'OT
Citram Aquitaine	Jean-Marc LEBORGNE	Directeur commercial
Insercycles	Alain FIQUET Jean-Pierre KOWALKA	Membre du bureau Membre
COBARTEC	Jean-Claude DUHARD Ivan LAVALLEE	Président Membre



AF3V	Eric LEROY	Membre
MOTORGARAGE 33	Emilie VANDELLOS Mickaël VANDELLOS	Directrice Président de l'Association

EXCUSES		
Mairie d'Audenge	Mme LE YONDRE	Maire & VP COBAN
Mairie de Lanton	Mme LARRUE	Maire & VP COBAN
Antenne locale défense mobilité de Cazaux	Mme CAVASOTTO	Chargée de relation employeurs
UBA	M. CASTAING	Président de l'UBA
Chambre des Métiers et de l'Artisanat	Hélène CROUAIL	Chargée de Développement économique
CCI Bordeaux Gironde	Manuel FINESTRA	Responsable Antenne du Bassin d'Arcachon
CEA	Yves LEMAITRE	Responsable PDE
Basse Mer	David BODY	Gérant
Mairie d'Arès	Jean-Guy PERRIERE	Maire et VP transport COBAN
Pays BARVAL	Séverine FLEITH	Chef de projet
CFA Audenge	Pascal AGAZZI Emmanuel CAPDENAT	Coordonnateur Audenge Site de Blanquefort



Annexe 2 : Les fiches-actions

Le programme d'actions

- **La COBAN, un territoire accueillant et fait pour la pratique cyclable**

- 1 - Tendre vers l'harmonisation du jalonnement et de la signalétique
- 2 - Les petits aménagements cyclables permis par le PAMA pour rompre les discontinuités cyclables ponctuelles
- 3 - Offrir des conditions d'accueil vélo attractives

- **La promotion et accompagnement des plans de mobilité**

- 4 - Animer – impulser des plans de mobilité scolaire

- **La mobilité et la vie urbaine**

- 5 - Apaiser les traversées de bourg en créant des zones de circulation apaisée

- **L'intermodalité, multimodalité et lieux des mobilités**

- 6 - Améliorer des points d'arrêts sur le territoire
- 7 - Identifier et développer des pôles d'échanges de proximité / secondaire
- 8 - Améliorer le fonctionnement du PEI de Biganos

- **Les offres de transports collectifs**

- 9 - Faire du report modal par du TC en boucle grâce à des lignes fixes
- 10 - Harmoniser les fonctionnalités du TAD sur le Pays ou le redimensionner

Connaissance et prévention des risques – Développement des infrastructures – Énergie et climat – Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé – Mobilités et transports – Territoires durables et ressources naturelles – Ville et bâtiments durables

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Cerema Sud-Ouest

rue Pierre Ramond – CS 60013 – 33166 Saint-Médard-en-Jalles – Téléphone +33 (0)5 56 70 66 33 – www.cerema.fr

Siège social : Cité des mobilités – 25, avenue François Mitterrand – CS 92 803 – F-69674 Bron Cedex – Tél : +33 (0)4 72 14 30 30



Réalisation			
Efficacité			
Coût			

Enjeux/ orientations ou famille d'action	Conforter et développer les écosystèmes modes doux en créant des conditions favorables à leur pratique (maillage performant, rupture des discontinuités, stationnements vélos, jalonnement). Inciter et accompagner les changements de comportements vers des solutions de mobilité durable (communication, culture modes doux, signalétique spécifique)
Objectif	Favoriser le report modal vers les modes doux en signalant l'ensemble du réseau cyclable de manière homogène sur le territoire. Indiquer les itinéraires permettant de relier les pôles générateurs de déplacements à pied ou à vélos pour inciter et conforter leur pratique. Maintenir l'attractivité du territoire tant touristique qu'économique et faciliter les déplacements des touristes comme des habitants et des salariés
N° 1 (Information et signalétique)	Harmonisation du jalonnement et de la signalétique en faveur des modes doux
Cadre géographique	Pays BARVAL Continuités cyclables et pédestres intercommunales Rabattements vers le réseau intercommunal et structurant des modes doux (EV1 - Vélodyssée, GR8 - Chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, piste cyclable Biganos - Hostens, ...) Traversées de bourgs Centres-bourgs Pôles touristiques et services générateurs de déplacements
Partenaires	La région : - maillage cyclable et pédestre autour des lycées (<i>Andernos-les-bains, Biganos</i>) Le département : - maillage cyclable et pédestre autour des collèges (<i>Andernos-les-bains, Biganos, Lège-Cap-Ferret, Mios, Audenge, Marcheprime</i>) - rabattements cyclables vers les pistes cyclables inscrites au schéma départemental cyclable (<i>piste Biganos – Bazas, piste Hostens – La Brède</i>) Les communes : - proximité services et pôles touristiques - indications sur les aménagements cyclables et piétons La COBAS et le Val de l'Eyre afin d'avoir une signalétique et un jalonnement harmonisés à l'échelle du Pays BARVAL. Les offices du tourisme (pôles générateurs de déplacements touristiques bien équipé en jalonnement et en signalétique) ONF, le Conservatoire du littoral et le PNR pour l'harmonisation avec la signalétique AF3V pour l'harmonisation avec la signalétique propre au schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V) et au chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle
Brève description du projet/action	Contexte À l'échelle de la COBAN, et au-delà du Pays BARVAL, il n'y a aujourd'hui aucune homogénéité d'un point de vue du jalonnement et de la signalétique à destination des piétons et des cyclistes, que cela soit dans un contexte de déplacements touristiques ou de déplacements quotidiens liés à des besoins spécifiques (travail, études, achats...) En découle alors un manque de cohérence entre chaque commune pour ce qui relève du jalonnement et de la signalétique « modes doux », voir une absence de ces services sur certains territoires. On observe alors bien souvent des cyclistes perdus alors qu'ils cherchent à rejoindre la Vélodyssée depuis le GR8 ou l'inverse. On peut également supposer que par manque d'information, les échanges entre ces 2 itinéraires nationaux sont limités car les touristes ne savent pas où ils se situent et vers où aller s'ils souhaitent rejoindre un autre itinéraire ou un point touristique spécifique.



Croisement entre l'EV1 et l'Avenue Pierre Techoueyres dans Lanton : le port de Cassy est à seulement 400 mètres, mais les piétons et les cyclistes ne le savent pas. Cerema.

L'objectif de l'harmonisation du jalonnement et de la signalétique en faveur des modes doux est de :

- donner une cohérence à tous ces itinéraires pédestres et cyclables à l'échelle du Pays BARVAL,
- mettre en valeur ces itinéraires en incitant à les pratiquer plutôt que de se risquer à évoluer sur des axes inadaptés à la cohabitation cycles / véhicules motorisés,
- favoriser les échanges entre ces itinéraires (notamment entre l'EV1, le GR8 et la piste Biganos - Hostens),
- diriger les cyclistes et piétons vers les pôles générateurs de déplacements (sites touristiques, gares, centres-villes, arrêts de bus principaux...),
- ne pas perdre les touristes en les orientant vers les pôles touristiques, les services, commerces et centres-villes.



Piétons perdus dans Lanton, cherchant à rejoindre le GR8 depuis la piste cyclable de l'EV1. Cerema.

Problématiques

Comment faire adopter une potentielle charte signalétique à l'échelle du Pays BARVAL afin de donner de la cohérence au schéma des modes doux du territoire ?

Quelle forme donner à la signalétique piétons - cyclistes ?

Où disposer ces totems et ces panneaux ?

Description des actions proposées

1 - La signalisation directionnelle pour les cyclistes

Afin de mieux diriger les cyclistes sur les aménagements cyclables, la signalisation directionnelle

permet de donner une indication de direction, de distance, d'itinéraire et de destination. Elle s'implante sur les aménagements, et non pas à proximité. Elle doit donc être complétée pour amener les cyclistes jusqu'à l'aménagement.

=> Il est nécessaire que cette signalisation directionnelle soit plus employée sur le territoire, et notamment sur les aménagements cyclables d'intérêt intercommunal (hormis les aménagements gérés par le CD33, car déjà traités).



Dv21a : Panneau de position comportant une indication de destination et une indication de distance



Dv43b : Panneau de présignalisation courante des carrefours comportant une indication de destination



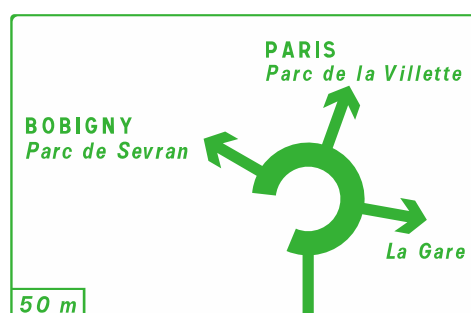
Dv61 : Panneau de confirmation courante



Dv43c : Panneau de présignalisation courante des carrefours ne comportant ni une indication de destination, ni une indication de distance



Dv42a : Panneau de présignalisation diagrammatique des carrefours complexes



Dv42b : Panneau de présignalisation diagrammatique des carrefours à sens giratoire.

2 - Le jalonnement pédestre et cyclable

Aujourd'hui, le jalonnement est réalisé en grande partie par le Conseil Départemental de la Gironde. Ce dernier n'est pas homogène sur l'ensemble du Pays BARVAL mais est qualitatif. Néanmoins, il ne se situe que sur les aménagements et itinéraires gérés par le CD33 (Vélodyssée - EV1, GR8 - Chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, itinéraires inscrits au PDIPR). L'information est donc restreinte uniquement aux piétons et cyclistes déjà présents sur quelques itinéraires, et reste absente partout ailleurs. Du jalonnement est également installé par l'ONF, le Conservatoire du

littoral et le PNR, mais de manière moins importante.

=> Il serait souhaitable d'harmoniser ce jalonnement à l'échelle du Pays BARVAL, entre tous les acteurs impliqués.

=> Les panneaux de jalonnement devraient dans la mesure du possible, comporter des notions d'itinéraire(s), de destination(s) et de distance(s).



Panneau de jalonnement comportant une indication de destination, d'itinéraire et de distance (CD33). Commune de Belin Beliet. Cerema.



Panneau de jalonnement pédestre comportant une indication de destination et d'itinéraire (CD33). Commune d'Audenge. Cerema.



Panneau de jalonnement cyclable comportant une indication d'itinéraire (CD33). Commune d'Arès. Cerema.

=> En parallèle, il serait nécessaire de développer un jalonnement pour les piétons dans les centres-villes, centres-bourgs et lieux touristiques, afin de diriger les piétons. Cette démarche n'est actuellement pas initiée sur la COBAN et sur le Pays BARVAL. De nombreux exemples existent en France et à l'étranger sur ce sujet, et mériteraient d'être étudiés pour être adaptés au territoire d'étude.



Exemple de panneau de jalonnement pour la COBAN :



Bayonne, Pierre Ouallet.



La Rochelle, Pierre Ouallet.



Nantes, Cerema.



San Sebastian, Pierre Ouallet.

Différentes formes de jalonnements pédestres, en France et à l'étranger. Cerema.

3 - Les totems à destination des cyclistes et des piétons

Aux endroits stratégiques, la disposition de totem permet aux piétons et aux cyclistes de se situer et de s'orienter. Ces derniers reprennent la carte des alentours, avec les pôles d'intérêts (services, restaurants, hôtels, musées, centres d'intérêts touristiques, panoramas, parkings, arrêts de bus, gares, parcs, rues piétonnes, locations de vélo, stationnement de vélos,

aménagements cyclables, itinéraires pédestres et cyclables...). Des cercles dessinés sur la carte donnent des indications aux piétons et cyclistes des distances / temps qui les séparent de leurs objectifs. Le totem peut également être l'occasion de mettre des flashes-code vers les horaires de bus, de train ou de TER, de rappeler le numéro de téléphone de l'office du tourisme ou encore des grands sites touristiques. Cette démarche n'est actuellement pas existante sur le territoire, et aurait un intérêt touristique en plus d'être utile pour les déplacements quotidiens.

=> La mise en place aux endroits stratégiques de totem situant les pôles générateurs de déplacements et la carte des lieux, serait un atout pour les piétons et les cyclistes, tant pour les déplacements touristiques que pour les déplacements quotidiens.

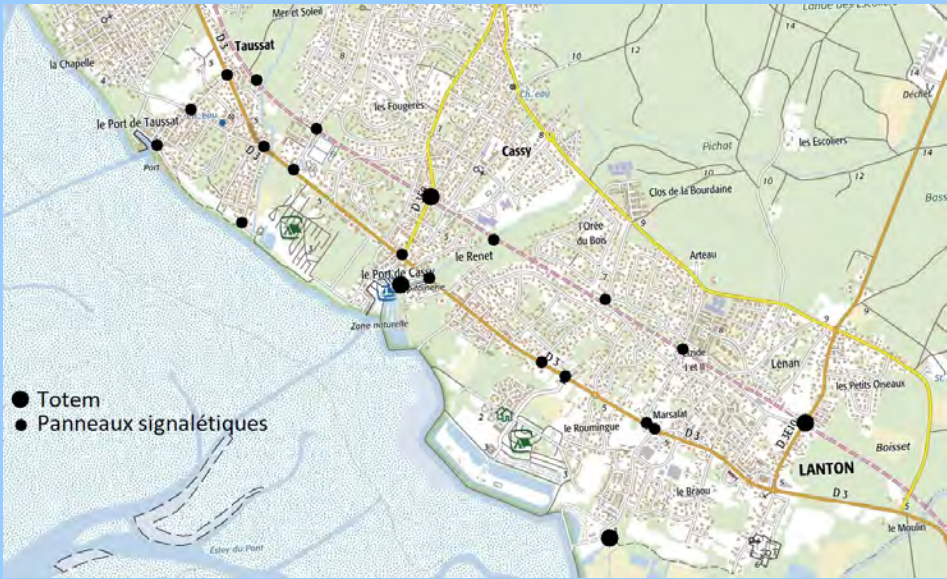


La Rochelle. Pierre Ouallet.



Londres. Cerema.

Un totem à destination des cyclistes à La Rochelle, et un à destination des piétons à Londres. Cerema.

	Bénéficiaires Les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite, les communes et leurs activités, les touristes mais également les piétons et les cyclistes dans leur quotidien.
Frein(s) / Levier(s) d'action	<u>Freins</u> : le coût, la complexité à harmoniser à l'échelle de tout un territoire la signalétique et le jalonnement (Pays BARVAL). <u>Leviers d'actions</u> : s'engager dans la démarche progressivement en débutant par les pôles stratégiques, s'appuyer sur le chargé de mission mobilité durable du Pays BARVAL pour avoir une approche globale et transversale de la problématique.
Localisation de l'action	- Intersections entre aménagements cyclables et routes fréquentées (EV1 - allée de la ferme, EV1 - route de Lenan, EV1 - route du stade, EV1 - avenue Pierre Ronsard, EV1 - avenue Pierre Techoueyres, EV1 - chemin de Pesotte, EV1 - rue de l'hôtel de ville, EV1 - route de Blagon...) - Intersections entre grands itinéraires et routes fréquentées (GR8 - avenue Jean Bart, GR8 - allée fontaine vieille, GR8 - avenue de la gare, GR8 - allée de Robinville, GR8 - route du port, GR8 - route de la plage, GR8 - route de l'église...) - Proximité de grands itinéraires pour permettre un rabattement pédestre ou cyclable (GR8 - allée fontaine vieille - RD3 - allée de la ferme - EV1, GR8 - avenue de la gare - RD3 - EV1, GR8 - route du port - RD3 - avenue Pierre Techoueyres - EV1, GR8 - route de la plage - RD3 - route de Lenan - EV1...) - Centre-ville (mairie - médiathèque - CCAS...) - Lieux touristiques (port de Cassy, port de Taussat, port de Lanton, camping le Roumingue, office du tourisme Cœur de bassin...)  <i>Illustration de ce qui pourrait être fait sur la commune de Lanton</i>
Budgets estimatifs :	<u>Coût de l'action :</u> Pour le Pays BARVAL - Étude à mener pour établir le type de panneaux et la charte signalétique du Pays : 20 000 € - Étude à mener pour définir les emplacements où installer les totems et les panneaux de jalonnement : 10 000 € Pour la COBAN : - 200 panneaux & totems : 100 000 € - Installation des panneaux et totems : 200 000 €
Calendrier de réalisation	Action à mener sur le court terme car facile présentant un bon rapport utilisé / coût pour favoriser la pratique des modes doux

	Échéance : été 2019
Impacts	Impacts économiques : dirige les cyclistes et piétons vers les commerces, les zones touristiques, les terrasses et cafés, les services...donc sur la vie de proximité, la consommation du territoire, la fluidité de déplacements doux. Impacts sociaux : permet de rendre lisible les itinéraires pédestres et cyclables, donne une cohérence à l'échelle du Pays BARVAL, permet un rapide rabattement vers les grands itinéraires modes doux en évitant aux touristes de se perdre...
Interaction avec fiches actions	4 – Identifier et développer des pôles d'échanges de proximité / pôles secondaires 5 – Améliorer le fonctionnement du PEI de Biganos 9 – Offrir des conditions d'accueil vélo attractives
Indicateurs (en prenant l'exemple de la commune de Lanton)	- Indicateur de réalisation : nombre de panneaux de jalonnement & nombre de totem sur la commune - Indicateur de contexte (facteurs exogènes permettant d'expliciter la réalisation complète ou partielle de l'action) : évolution du nombre de piétons et de cyclistes sur l'EV1 (ex. : compteurs vélos / piétons déjà mis en place sur l'EV1 près du port de Taussat) - Indicateur de résultats : évolution du nombre de piétons et de cyclistes sur un itinéraire reliant l'EV1 au GR8 (ex. : potentielle voie verte longeant le cours d'eau du quartier du Renet à Lanton, reliant la Vélodyssée au port de Cassy et au GR8)

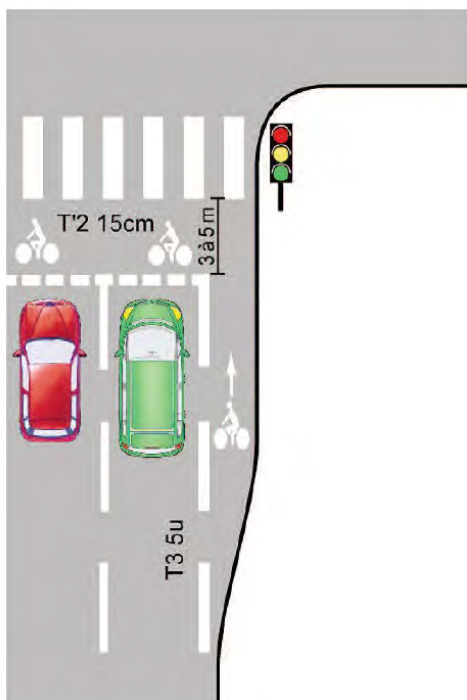
		Réalisation Efficacité Coût
Enjeux / Orientations ou famille d'action	Forte dépendance à la voiture individuelle pour tous les déplacements, y compris pour ceux inférieurs à 2 km Une part modale « mobilités douces » importante La qualité de vie en centre-bourgs des habitants (conflits d'usages) Une attractivité forte, tant touristique qu'économique, et sa dimension mobilité	
Objectif	Conforter et développer les écosystèmes modes doux en créant des conditions favorables à leur pratique, notamment grâce à des aménagements simples permettant de rompre certaines discontinuités cyclables. Permettre la pratique des modes doux en toute sécurité.	
N° 2 (Écosystème modes doux)	Les petits aménagements cyclables permis par le PAMA, comme aménagements pour rompre les discontinuités ponctuelles	
Cadre géographique	Continuités cyclables et pédestres intercommunales Rabattements vers le réseau intercommunal des modes doux (EV1 - Vélodyssée, GR8 - Chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, piste cyclable Biganos - Hostens, ...) Traversées de bourgs Centres-bourgs Discontinuités ponctuelles	
Partenaires	Le département : - réseau routier départemental Les communes : - réseau routier communal La COBAN, afin de piloter les projets et leur donner une cohérence et une homogénéité à l'échelle intercommunale Le Pays BARVAL, si la volonté d'homogénéiser va au-delà de l'ambition intercommunale	
Brève description du projet/action	<u>Contexte</u> Le développement des modes actifs nécessite des infrastructures cyclables et piétonnes sécurisées et agréables les éloignant de la circulation automobile. Lorsque la séparation entre les différents modes de transport n'est pas possible, le partage de l'espace public doit être une préoccupation constante en cherchant en particulier à réduire le différentiel de vitesse entre les usagers. Dans la poursuite de la démarche « Code de la rue » et de l'introduction du principe de prudence à l'égard des usagers les plus vulnérables, des travaux associant les gestionnaires de voirie, les associations de piétons et de cyclistes dans le cadre du plan mobilités actives ont conduit à la publication du décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015. Ces évolutions propres au Plan d'Actions en faveur des Mobilités Actives (PAMA) permettent aux collectivités d'aménager leur espace public à moindre coût en : - améliorant le respect des cheminements piétons et des voies réservées pour les cyclistes, - favorisant l'extension des zones de circulation apaisée (ZCA), - améliorant la sécurité des cyclistes (et des autres usagers) par un meilleur positionnement des véhicules sur la chaussée, - élargissant la boîte à outils réglementaires à disposition des collectivités locales pour améliorer la sécurité et le confort des modes actifs. <u>Problématiques</u> Comment sécuriser les déplacements piétons et cyclables à moindre coût ? Comment inciter les déplacements piétons et cyclables de manière simple ? Quels aménagements réaliser pour favoriser les modes doux et de façon générale pour faciliter la cohabitation entre les différents modes de transport, dans un contexte de restriction budgétaire et d'emprise contrainte ?	

Description des actions proposées

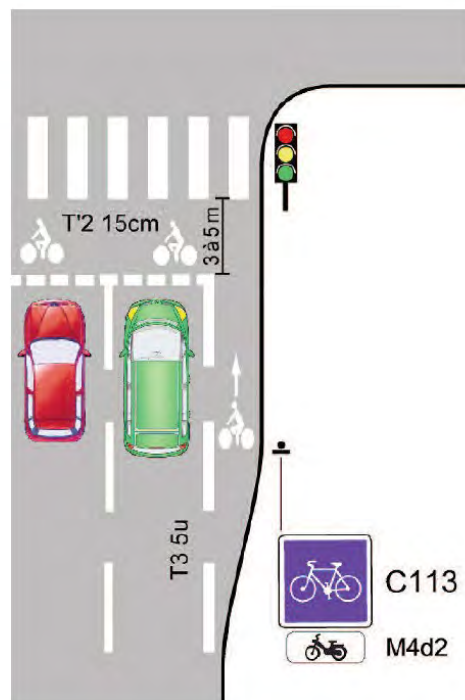
1 - Le SAS cycliste

La création d'un sas cycliste consiste à tracer une ligne d'effet des feux pour les voitures à l'amont desdits feux afin de dégager une zone facilitant l'insertion des cyclistes en carrefour. Le sas permet au cycliste de profiter du feu rouge pour se positionner devant les autres véhicules, afin :

- de mieux voir et d'être vu,
- de présélectionner son « tourne à gauche » avant les véhicules qui sont derrière lui et qui suivent la même direction,
- de démarrer avant les véhicules à moteur, ce qui assure une bonne perception et insertion,
- de ne pas respirer les gaz d'échappement au démarrage,
- d'améliorer la sécurité des piétons en éloignant les véhicules motorisés de l'aplomb de la traversée piétonne.



SAS réservé exclusivement aux cyclistes



SAS cycliste ouvert aux cyclomoteurs



De futurs potentiels SAS vélo aux feux tricolores de Marcheprime. Cerema.

2 - Le Cédez-le-passage cycliste au feu

La réglementation de la signalisation routière donne, depuis 2012, aux collectivités territoriales lorsqu'elles le jugent possible, les outils pour autoriser les cyclistes à réaliser un cédez-le-passage à la place d'un arrêt au feu rouge avant d'effectuer une manœuvre de tourne-à-droite ou de poursuivre en mouvement direct dans un carrefour en T.



Le vélo présente des caractéristiques particulières qui rendent possible cette mesure. La position avancée du cycliste en carrefour permise par le faible gabarit du vélo et sa vitesse d'approche modérée lui offrent une visibilité souvent bien meilleure que celle dont disposent les usagers motorisés. En outre, ses faibles dimensions lui permettent une meilleure réinsertion dans le trafic une fois le feu franchi. Le principal critère à prendre en considération avant d'instituer un cédez-le-passage cycliste au feu rouge est celui de la co-visibilité.



Un potentiel SAS vélo aux feux tricolores d'Andernos, accompagné d'un cédez-le-passage au feu tourne-à-droite pour les cyclistes. Cerema.

3 - Les pictogrammes vélo

Le concept de trajectoire matérialisée pour les cycles a été introduit dans le code de la route par le décret du 2 juillet 2015. Il donne la possibilité aux gestionnaires de voirie d'indiquer au sol une trajectoire conseillée au cycliste. Dans la très grande majorité des cas, la présence de cette trajectoire ne signifie aucune contrainte supplémentaire pour les usagers.

L'introduction de ce concept se traduit par des nouvelles possibilités de marquage au sol listées dans l'arrêté du 23 septembre. Cette fiche se propose de donner des indications d'utilisation de chaque type de marquage.

Dénomination	Représentation graphique	Domaine d'emploi recommandé
Double chevron seul		• Carrefours • Rives
Figurine cycliste + double chevron		• Carrefours • Section courante (hors double-sens cyclable)
Figurine cycliste + flèche		• Sens réservé aux cyclistes dans un double-sens cyclable
Figurine cycliste + figurine piéton		• Traversée de chaussée par une voie verte



Par manque d'emprise disponible et donc impossibilité de réaliser des bandes cyclables, dans le cas de la route de l'église à Lanton, des pictogrammes vélo permettraient d'assurer une continuité cyclable entre l'EV1 et le GR 8. Cerema.

4 - Les pictogrammes piétons

Figurine piéton seule



• Espace utilisé par les piétons

Tout comme les pictogrammes vélo, les pictogrammes piéton peuvent être utilisés pour rappeler les déplacements de ces derniers sur un espace qui pourrait porter à ambiguïté. On peut par exemple les utiliser de manière combinée avec la figurine vélo pour marquer la traversée d'une voie verte.

Instruction interministérielle sur la signalisation routière, article 118-1-C (extrait)

« Lorsqu'il peut y avoir ambiguïté sur un espace utilisé par les piétons, il est possible d'utiliser une figurine piéton. Celle-ci n'a qu'une valeur indicative. »

5 - Les traversées de voies vertes et de piste cyclable

La voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et éventuellement des cavaliers. Les piétons et les cyclistes circulent sur la même portion d'espace public. La voie verte est donc un espace mixte.

Jusqu'à présent, il n'existait pas de possibilité réglementaire de reproduire au sol ce message de mixité piéton / cycliste en traversée de chaussée par une voie verte. Le passage pour piétons est en effet exclusivement réservé aux piétons et l'utilisation de la figurine vélo seule était jusqu'alors réservée aux aménagements cyclables.

Il est désormais possible d'utiliser de manière combinée la figurine piéton et la figurine cycliste pour marquer la traversée d'une voie verte.

Dans le cas de traversées de voies vertes sur des rues très fréquentées, l'usage du pictogramme vélo en parallèle du passage piéton est plus recommandé.

On utilisera le même marquage au sol pour indiquer une continuité de piste cyclable parallèle à un passage piéton.



6 - Le double-sens cyclable

La mise à double-sens cyclable d'une rue consiste à autoriser la circulation des cyclistes dans les deux sens dans une rue auparavant à sens unique pour tous les véhicules.

Sa fonction principale est de garantir un itinéraire sans détour offrant le plus court chemin.

La présence de nombreux sens uniques en ville est très pénalisante pour les cyclistes et les oblige souvent à des détours très longs pour se rendre d'un point à un autre.

Le double-sens cyclable présente d'autres avantages :

- confort de ne pas être suivi par un véhicule motorisé,
- amélioration du repérage, l'aller et le retour se faisant par le même itinéraire,
- évitement de la circulation des axes à fort trafic,
- meilleurs confort et sécurité du piéton car le cycliste est encouragé à utiliser légalement la chaussée en libérant le trottoir.



Entrée de rue en sens unique voiture, mais ouvert au double-sens cyclable



Sortie de rue en sens unique voiture, mais ouvert au double-sens cyclable (entrée pour les cyclistes utilisant le DSC)



La rue de la mairie à Andernos, un axe qui mériterait de passer en zone 30 avec double-sens cyclable (comme les rues Jacques de Chorivit, Lois Lamothe, Julien Goubet, Lalande, Magrin, de l'espérance, et les avenues du château d'eau, et des capucines). Cerema.

7 - Le marquage au sol des entrées de zones 30, de zones de rencontre et d'aire piétonnes

Objectif : Renforcer la perception des entrées de zones 30 par du marquage au sol spécifique sur toute la largeur de la chaussée en complément des panneaux réglementaires.

Constatant qu'en milieu urbain les usagers lisent plus facilement les marquages sur le sol que les panneaux situés en hauteur, la réglementation a évolué récemment pour légaliser l'utilisation du marquage en entrée de zone 30, de zone de rencontre et d'aire piétonne.

Ceci permet, à faible coût, de délivrer un message facilement compréhensible par les usagers, complémentaire à celui du panneau.

Cette pratique, économique pour les collectivités, permet, selon le contexte, de limiter le recours à des aménagements lourds de chaussée ou de bordures.



Le marquage en entrée de zone 30



Le marquage en entrée de zone de rencontre



Le marquage en entrée d'aire piétonne

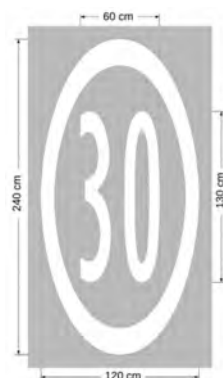


L'entrée d'une zone 30 au Canon, commune de Lège-Cap-Ferret.

Le panneau est actuellement très peu visible du fait de la végétation, et l'entrée de zone est peu compréhensible. Un marquage au sol en entrée de zone permettrait de gagner en lisibilité. Cerema.

8 - Le marquage au sol au sein des zones de circulation apaisée

Zone 30 : Il est possible de rappeler la vitesse limite à l'intérieur d'une zone 30 par du marquage au sol sous la forme d'une ellipse avec un « 30 » à l'intérieur. Cela permet une meilleure identification par les utilisateurs qui circulent à l'intérieur d'un périmètre limité à 30 km/h.



Le marquage de rappel en zone 30 : l'ellipse 30



Boulevard des arbusiers actuellement en zone 30. Le Canon, commune de Lège-Cap-Ferret.
Des ellipses au sol pour rappeler que nous sommes en zone 30. Cerema.

Zone de rencontre & aire piétonne : Depuis l'arrêté du 23 septembre 2015, il est possible de renforcer l'identification des zones de rencontre et aires piétonnes par le marquage d'animation, notamment lorsque l'aménagement de la voirie est ambigu du fait d'une absence de modification de l'aspect de la rue par rapport à la situation antérieure. La possibilité d'apporter un « vocabulaire » complémentaire via le marquage au sol peut permettre à l'usager de mieux identifier l'espace dans lequel il se situe, et rappelle la priorité du piéton sur tout véhicule.

Ce marquage d'animation facilite la lisibilité de l'espace public et rappelle la légitimité de la présence du piéton sur la chaussée.



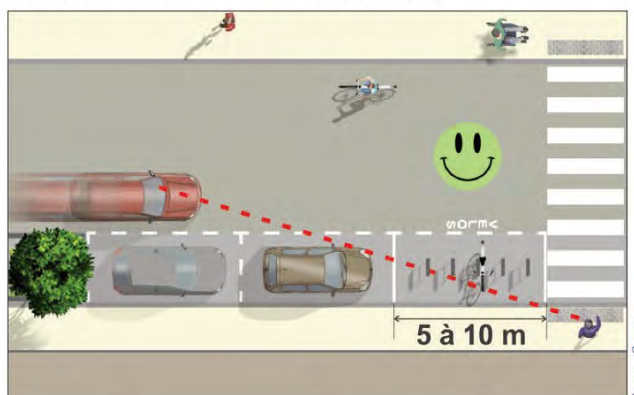
Art urbain - la carte du monde à Paris (73)

9 - La neutralisation des places de stationnement voiture en amont des passages piétons

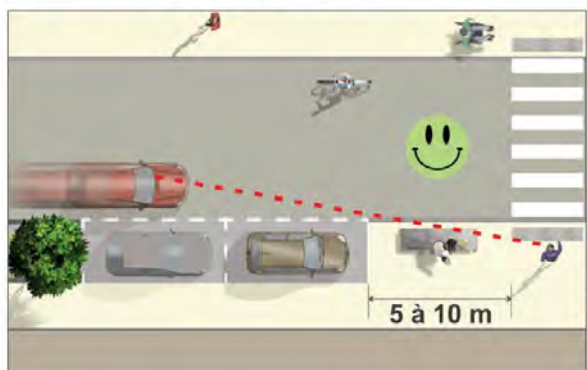
L'analyse des accidents montre que le masque à la visibilité est un scénario type d'accidents de piétons en traversée. Or, l'un des masques à la visibilité est la présence des véhicules motorisés stationnés sur des emplacements délimités en amont du passage piéton, que ce soit en arrêt, en stationnement ou en livraison. En conséquence, il est recommandé de neutraliser les places de stationnement délimitées dans les 5 m à 10 m en amont du passage piéton. Dans la plupart des pays européens, cette disposition est obligatoire dans les 10 m en amont du passage piéton.

Certaines solutions sont adaptées pour neutraliser le stationnement, l'arrêt ou la livraison dans les 5 m à 10 m en amont du passage piéton et améliorer la visibilité. Elles peuvent nécessiter une intervention légère rapidement mise en œuvre, ou une intervention plus lourde et mieux adaptée à des travaux neufs ou de rénovation.

Arceaux vélos (de 500 à 1 000 € prix HT pour 4 arceaux)



Reprise des bordures pour faire une vraie avancée avec espace de mini-séjour pour les piétons (de 2 000 à 4 000 € prix unitaire HT)



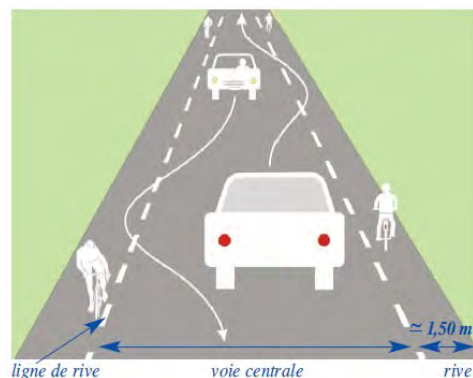
Reprise des bordures pour faire une vraie avancée avec végétation (de 2 000 à 4 500 € prix unitaire HT)



Du stationnement gênant la visibilité des usagers vulnérables dans Andernos, en amont de traversées de l'EV1 (à gauche) et en amont de passage piéton sur la RD3 (à droite). Cerema.

10 - La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cycliste ou à défaut en ralentissant.



Cet outil peut être utilisé dans les cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendraient impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels (bandes, pistes...). LA CVCB permet notamment de proposer une continuité cyclable entre deux aménagements cyclables plus traditionnels pour franchir des points durs.



Exemple de chaussée à voie centrale banalisée en milieu urbain

Par manque d'emprise disponible (6 m de large), une CVCB pourrait être envisagée à Andernos sur le Boulevard du Maréchal Juin, entre la RD 3 et la Véloodyssée. Cerema.



Afin de relier l'EV1 au bassin, une CVCB également pourrait être envisagée à Arès sur le boulevard de l'Aerium (5,5 m de largeur disponible), entre la RD 3 et le littoral. Cerema.

Bénéficiaires

Les cyclistes, les piétons, les personnes à mobilité réduite.

Frein(s) / Levier(s) d'action	<u>Freins</u> : certaines mesures peuvent être difficiles à prendre d'un point de vue politique, comme les suppressions de stationnements voitures en amont de passage piéton (stationnement en moins), ou l'aménagement de chaussée à voie centrale banalisée (emprise dédiée à la voiture en moins). <u>Leviers d'actions</u> : pédagogie, expérimentation, communication.
Localisation de l'action	Les carrefours à feux : - mise en place automatique de SAS cycliste, - aménagement de Cédez-le-passage cycliste au feu si sécurisant. Les carrefours dangereux : - marquage de pictogrammes vélo pour indiquer un itinéraire si nécessaire. Les rues limitées à 30 km/h ou moins : - aménagement de double-sens cyclable obligatoire Les zones de circulation apaisée (ZCA) : - rappel par marquage au sol des entrées de zones 30, de zones de rencontre et d'aire piétonnes, afin d'améliorer leur lisibilité (marquage au sol en entrée de zone) - marquage au sol pour rappeler aux conducteurs qu'ils se trouvent en ZCA (marquage au sol en cœur de zone) En amont des passages piétons : - neutralisation des places de stationnement voiture 5 mètres en amont des passages piétons, pour y aménager du stationnement vélo à la place, ou des avancées de trottoir En l'absence de trottoir, sur les axes fréquentés par les piétons : - utilisation de la figurine indicative piéton pour indiquer la présence de ces derniers, lorsqu'il n'y a pas de trottoir (pictogramme piéton) En traversée de voie verte : - utilisation de pictogrammes vélos & piétons en traversée de petite rue - utilisation de passage piéton avec pictogrammes vélos en parallèle en traversée de rue importante En traversée de piste cyclable : - utilisation de pictogrammes vélos et de chevrons en traversée de rue Sur les routes nécessitant l'aménagement de bandes cyclables, mais où l'emprise disponible n'est pas suffisante pour les réaliser (rue de moins de 8 mètres de large) - aménagement de chaussée à voie centrale banalisée : envisageable avec des largeurs de chaussée entre 5,50 m et 8 m en agglomération, envisageable entre 6 m et 8 m en hors agglomération
Budgets estimatifs	SAS cyclistes : 115 € HT/unité Pictogramme vélo : 75 € HT/unité Pictogramme piéton : 75 € HT/unité Marquage au sol d'une entrée de ZCA : 115 € HT/unité Marquage au sol en cœur d'une ZCA : 50 € HT/unité en zone 30, très variable en zone de rencontre Neutralisation d'une place de stationnement voiture 5 mètres en amont des passages piétons avec du stationnement vélo : 4 arceaux vélo, soit 500 € HT par place supprimée Marquage au sol des traversées de voies vertes et de pistes cyclables : 150 € HT/unité Cédez-le-passage au feu pour les cyclistes : 150 € HT/unité Double-sens cyclable : 150 € HT/unité le panneau « sauf cycliste » (+ 75 € HT/unité si marquage de pictogramme vélo / + 13 € HT le mètre linéaire si bande cyclable) Chaussée à voie centrale banalisée : 26 € HT le mètre linéaire (si pas d'utilisation de résine)
Calendrier de réalisation	Pour la grande majorité, actions à mener sur le court terme car faciles à réaliser et peu coûteuses (sauf arceaux vélo et avancées de trottoir en lieu et place des places de stationnement voiture supprimées). Échéance : été 2018 / Pas d'étude de faisabilité à réaliser : - SAS cyclistes - pictogrammes vélo - pictogramme piéton - marquage au sol des entrées de ZCA - marquage au sol en cœur de ZCA - neutralisation des places de stationnement voiture 5 mètres en amont des passages piétons - marquage au sol des traversées de voies vertes et de pistes cyclables Échéance : été 2019 / Étude de faisabilité à réaliser : - cédez-le-passage au feu pour les cyclistes - double-sens cyclable Échéance : été 2020 / Étude de faisabilité à réaliser & expérimentation (ou campagne de communication) :

	- chaussée à voie centrale banalisée
Impacts	Impacts économiques : coûts de la réalisation et de l'entretien des nouveaux aménagements et marquages au sol (peinture) Impacts sociaux : plus de sécurité routière pour les usagers les plus vulnérables, environnement plus favorable à la marche et au vélo incitant à la pratique, espace public redonné aux mobilités douces, place reprise à la voiture (stationnement, chaussée à voie centrale banalisée)
Lien avec d'autres Fiches-Actions	1 – Harmonisation du jalonnement et de la signalétique en faveur des modes doux 3 – Offrir des conditions d'accueil vélo attractives 5 – Apaiser les traversées de bourg en créant des zones de circulation apaisée
Indicateurs	- Indicateur de réalisation : nombre de SAS cyclistes, de cédez-le-passage au feu cycliste, de places de stationnement supprimées en amont de passage piéton remplacées par du stationnement vélo, et de la proportion du linéaire de rues limitées à 30 km/h ou moins en double-sens cyclable. - Indicateur de contexte (facteurs exogènes permettant d'explicitier la réalisation complète ou partielle de l'action) : nombre de feux tricolores sur la COBAN, nombre de passages piétons, linéaire de rues limitées à 30 km/h ou moins - Indicateur de résultats : évolution de la part modale cycliste

Réalisation	  
Efficacité	  
Coût	  

Enjeux / orientations ou famille d'action	Une attractivité forte, tant touristique qu'économique, et sa dimension mobilité (<i>saturation estivale, continuités cyclables Bassin – arrière-pays – métropole Bordelaise</i>) La part modale des déplacements doux La qualité de vie en centre-bourgs des habitants Forte dépendance à la voiture individuelle
Objectif	Maintenir l'attractivité du territoire, tant touristique qu'économique Conforter et développer les écosystèmes modes doux en créant des conditions favorables à leur pratique. Créer les conditions du report modal en proposant des offres de transports attractives Inciter et accompagner les changements de comportements vers des solutions de mobilité durable Diminuer la dépendance vis-à-vis de la voiture pour les déplacements de proximité, offrir des services alternatifs pour promouvoir les modes plus durables
N° 3 (Écosystème modes doux)	Offrir des conditions d'accueil vélo attractives
Cadre géographique	Communal : centres-bourgs, établissements scolaires, lieux touristiques, pôles multimodaux Inter-communal : le long de la Véloodyssée et du GR 8 (chemin du littoral), points de covoiturage, arrêts de bus hors agglomération, lieux touristiques hors agglomération, A niveau des pôles générateurs de déplacements
Partenaires	Le département : - sur le réseau de routes départementales (compétence du CD 33) - le long de la Véloodyssée - le domaine de Certes Les communes : - sur tout le réseau de voirie en agglomération - dans les cœurs de villes L'Office National des Forêts (façade atlantique, Cap-Ferret et plages océanes)
Brève description du projet/action	<u>Contexte</u> Avec une part modale cyclable de 5,6 % sur le Pays BARVAL (19 % des 11-17 ans) (EDGT, 2009), un cadre paysager - naturel exceptionnel, et un linéaire de 139 km de pistes cyclables - bandes cyclables - voies vertes sur le territoire de la COBAN (Cerema 2017), l'environnement est favorable à la pratique du vélo, que cela soit pour des trajets quotidiens (études, travail...) ou pour des trajets touristiques (Véloodyssée, chemin du littoral, Cap-Ferret...). La plupart des ingrédients pour faire de la COBAN un territoire « bike friendly » sont présents. Pour permettre de passer un cap et d'augmenter notamment la part modale vélo pour les déplacements quotidiens (travail, services, achats), quelques éléments sont encore nécessaires. Rappelons que la part modale vélo pour les déplacements domicile - travail n'est que de 2,4 % sur la COBAN, pour 2,7 % à l'échelle nationale, 3,1 % sur la COBAS, et 7,3 % sur la commune de Bordeaux. Ces chiffres propres aux trajets quotidiens ne reflètent pas les dynamiques locales existantes au niveau touristique, à l'échelle des déplacements des scolaires ou encore à la vue des infrastructures existantes. <u>Problématiques</u> Comment rendre la COBAN « bike friendly » ? Comment développer l'usage du vélo sur les déplacements quotidiens ? Comment développer l'usage du vélo sur les déplacements touristiques ? <u>Description des actions proposées</u> 1 - Des aménagements cyclables attractifs

En bon état, nettoyés et accessibles pour tous

Pour que les aménagements cyclables soient utilisés par tous quotidiennement, il est nécessaire que ceux-ci soient en **bon état** : absence de nids de poules, peintures bien entretenues, absence de dénivelé entre les bandes cyclables et le caniveau, présence d'abaissés de trottoirs assez bas pour l'accessibilité des pistes cyclables à hauteur de trottoir, aménagements déformés par des racines sous-jacentes.

Ils doivent également **être nettoyés** régulièrement pour éviter aux cyclistes de crever, slalomer ou tomber, lorsqu'ils circulent sur les aménagements. Les feuilles mortes, aiguilles de pin, graviers, débris... sont autant d'obstacles à la pratique cyclable, pouvant engendrer des accidents (chutes, déport réflexe du cycliste sur la chaussée circulée depuis une bande cyclable, ...).

Enfin, les aménagements doivent être **accessibles pour tous** (jeunes, personnes âgées, vélos de courses...). Cela passe forcément par des aménagements en bon état et nettoyés, mais ils doivent également être suffisamment larges à la vue des potentiels conflits d'usage et des flux en présence, réalisés avec un revêtement adéquat (pas de trous, de flaques d'eau ou de boue, de gros graviers), et continus entre eux (pas d'abaissé de trottoir de 5 cm, pas de bandes cyclables de 1 m sur une avenue très fréquentée).



Une piste cyclable boueuse, revêtue de gros graviers, peu praticable pour tous et non qualitative.



La traversée d'Andernos, une piste cyclable utilisée comme une voie verte, pas assez large à la vue de la pratique.

Aux normes

Bien évidemment, les aménagements doivent être aux normes.

Les **bandes cyclables** doivent être réalisées avec une largeur de 1,5 m hors marquage, et ponctuellement de 1 m de large hors marquage.

Les **pistes cyclables unidirectionnelles** doivent avoir une largeur de 2 m, voir 1,5 m ponctuellement.

Les **pistes cyclables bidirectionnelles** doivent être de 3 m de largeur, voir 2,5 m ponctuellement.

Les **voies vertes** enfin, doivent être de 3 à 5 m de large, selon les flux en présence. À noter qu'une voie verte est une « route ». Elle doit donc être séparée physiquement de la chaussée circulée. Elle peut éventuellement être aménagée à hauteur de trottoir, si et seulement si elle est bien séparée de cette dernière (haies, barrières, blocs de ciment...).



Bande cyclable de 30 cm de large, mal entretenue.

Continus, directs, sécurisés et lisibles

Les itinéraires cyclables doivent être **continus et directs**, en utilisant des aménagements cyclables (pistes, bandes, CVCB, double-sens cyclable), des voies vertes, des zones de circulation apaisée, ou des routes peu fréquentées (trafic jour inférieur à 1 000 véh/j). Cela permet d'éviter qu'une discontinuité ponctuelle ne vienne freiner toute pratique (exemples : Avenue de Bordeaux, entre la rue Isidore Goubet et le giratoire du lycée / traversées du Canon, de Grand Piquey, et de la Vigne, sur le Cap-Ferret).

À Andernos, l'Avenue de Bordeaux est aménagée avec des bandes cyclables sur la partie Sud de la route. Néanmoins, à la hauteur du collège, cet aménagement s'interrompt. Il n'y a par conséquent aucun aménagement cyclable entre le collège et le lycée sur cette route très fréquentée. Bien que l'emprise soit restreinte, il pourrait être étudié l'aménagement d'une voie verte pour rompre cette discontinuité cyclable.



→ Coût de l'opération : 96 000 € HT, pour 830 mètres de voie verte en enrobé.

Entre la Vigne et le Bélisaire (Cap-ferret), une discontinuité cyclable existe sur la RD 106. À l'extrémité Nord de la discontinuité (La Vigne), une piste cyclable existe déjà. Elle s'interrompt pour reprendre 2 km plus au Sud à l'entrée du Bélisaire. Aux abords de la route départementale, de l'emprise est disponible pour réaliser une piste cyclable.



→ Coût de l'opération : 250 000 € HT, pour 2 100 mètres de piste cyclable bidirectionnelle.

Les itinéraires cyclables doivent également être **sécurisés**. Pour cela, le choix de l'aménagement sera adapté aux flux en présence, aux pourcentages de poids lourds, à la visibilité, aux potentiels conflits d'usage entre piétons - cyclistes - voitures - poids lourds, à l'emprise disponible, ou encore aux vitesses pratiquées par les véhicules motorisés. De tels aménagements doivent être aux normes afin de ne pas mettre en danger les usagers (exemple d'aménagement inadapté : une bande cyclable de 80 cm sur une route départementale de 6 000 véh./j).

Enfin, les itinéraires cyclables (et *a fortiori* les aménagements) doivent être **lisibles et jalonnés**, afin de ne pas perdre les usagers (voir la fiche-action n°1 « Tendre vers l'harmonisation du jalonnement et de la signalétique »).

2 - Le stationnement vélo

Aux endroits où du **stationnement longue durée** peut avoir lieu (*gares, arrêts de bus et parkings de covoiturage fréquentés*), ou encore **là où les cyclotouristes peuvent séjourner** (*centres-villes, lieux très touristiques : nécessité de sécuriser le stationnement de vélos chers équipés de sacoches ou de carrioles, de tandem...*), il est nécessaire de proposer un service de stationnement sécurisé des vélos, sous la forme de box ou de garages couverts dédiés si la fréquentation est importante (gares).

En général, un box de 5-6 places de vélo prendra l'espace d'une place de stationnement voiture (environ 10 000 € HT).



Différentes formes de box sécurisés pour les vélos.

La présence d'**arceaux** pour stationner les vélos est bien évidemment nécessaire. Il n'y a pas forcément nécessité d'en aménager plusieurs au même endroit (*1 ou 2 aux arrêts de bus peuvent suffire si celui-ci n'est pas très fréquenté*), néanmoins ces derniers doivent être disséminés partout sur le territoire à proximité des pôles générateurs de déplacement : gares, arrêts de bus, parkings de covoiturage, centres commerciaux et commerces de proximité, services, écoles - collèges - lycées, lieux touristiques, centres-villes...



Stationnement anarchique de vélos dans la rue Sacchetti, à proximité des écoles et collège.

Il faut éviter les râteliers car ces derniers ne tiennent pas bien les vélos, et ne permettent pas d'accrocher cadre et roues au stationnement, prédisposant à des vols (2^{ème} frein à la pratique du vélo, derrière la météo et devant la présence d'aménagement).

Une charte d'arceaux vélo à l'échelle du Pays BARVAL pourrait également être étudiée afin de définir des équipements adaptés et de donner de la cohérence en termes de communication, et ainsi jouer sur l'image d'un territoire impliqué en faveur du vélo. Actuellement, les stationnements sont tous différents entre les communes de la COBAN, voir au sein même des communes.



Rateaux
50 € (4 vélos)



Arceaux en U renversés
280 € (4 vélos)



Autre type d'arceau
400 € (4 vélos)

3 - De l'information le long des itinéraires « touristiques » et autour des pôles générateurs de déplacements (signalétique, jalonnement, totem, ...)

Le côté « bike friendly » et l'approche pédestre du territoire doivent s'appuyer sur une démarche de jalonnement et de signalétique lisible, homogène et omniprésente le long des itinéraires touristiques et au sein des espaces publics fortement fréquentés (centres-villes, spots touristiques, ...) et au niveau des pôles de mobilité (PEM - aires covoiturage reliés par itinéraires cyclables pour proposer des plans de situation).

Voir fiche-action n°1 : « Tendre vers l'harmonisation du jalonnement et de la signalétique ».

4 - Des services vélos

À proximité des grands itinéraires cyclables (*Vélodyssée, piste Biganos - Bazas, pistes cyclables du Cap-Ferret et des plages océanes*), il serait utile d'améliorer les services en faveur des cyclistes : stations de gonflage, accès à des services de réparation et d'entretien des vélos (chambres à air & pneus, huile de chaîne, éclairage, pancho, casques, pompe de gonflage...), informations, mise à disposition de documents touristiques (cartes exhaustives des aménagements - itinéraires cyclables et pédestres, cartes recensant les spots touristiques et les services, prospectus touristiques...).

Le label « Accueil vélo » est une marque nationale qui garantit un accueil et des services de qualité auprès des cyclistes le long des itinéraires cyclables. Le respect d'un cahier des charges spécifique est nécessaire pour obtenir ce label. Son développement contribuerait à la mise en valeur de lieux au service des cyclotouristes.

La Marque Accueil Vélo c'est des :

Hébergements	Loueurs de vélo	Lieux de visites	Offices de tourisme
			

Un établissement Accueil Vélo c'est la garantie pour le touriste à vélo de :

- Se trouver à moins de 5km d'un itinéraire cyclable
- De disposer d'équipements adaptés : abri à vélos sécurisé, kit de réparation
- De bénéficier d'un accueil attentionné : informations et conseils utiles (circuits, météo, ...)
- De disposer de services adaptés aux cyclistes : transfert de bagages, lavage et séchage du linge, location de vélos et accessoires, lavage des vélos,...



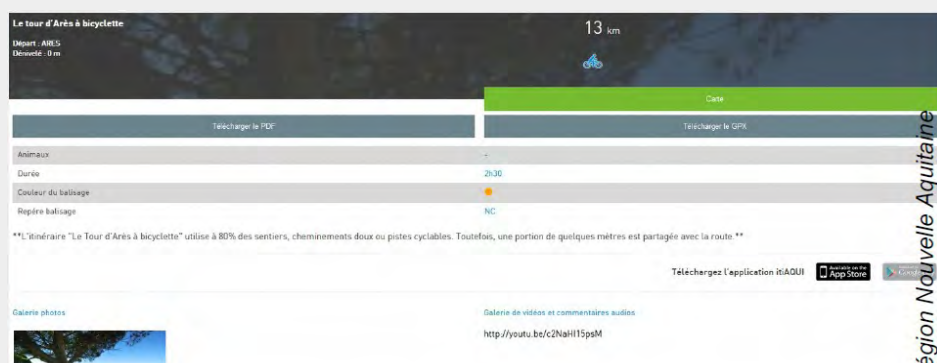
France Vélo Tourisme

5 - Cartographie papier et/ou Internet (itinéraires et aménagements, stationnements vélos, points de locations vélos, points de services vélos, pôles d'intérêts touristiques...)

Afin de promouvoir la pratique du vélo, il est vital de proposer aux cyclistes des cartes exhaustives recensant tous les aménagements et itinéraires cyclables (et pédestres), les lieux de stationnements vélo sous la forme d'arceaux, les lieux de stationnements vélo sécurisés, les points de locations de vélo et de VAE, les points de services vélo et notamment les « Accueils vélo », ou encore les pôles d'intérêts touristiques. Cette carte devrait être à disposition sous une forme de **carte papier**, mais également sous la forme de **cartes interactives sur le site Internet** de l'office du tourisme du bassin, sur le site de l'intercommunalité ou encore celui du Pays. Pour aller plus loin, une **application smartphone** pourrait également faire office d'éléments de communication à ce sujet.

Près de 1 000 balades à pied, à vélo, à cheval... La Région Nouvelle Aquitaine propose l'application « itiAqui », recensant de nombreuses boucles locales pédestres et cyclables, les grands itinéraires vélo (Vélodyssée, pistes cyclables du Cap-Ferret...), les chemins de grande randonnée, les voies du Chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle...

Chaque parcours est détaillé à l'aide de photos, du kilométrage, du dénivelé ou encore du type d'aménagements utilisés. On retrouve également une carte ou encore le tracé GPX pour utilisation avec le GPS du téléphone portable.



Région Nouvelle Aquitaine

6 - Action de promotion du vélo comme moyen de déplacement pour les trajets quotidiens

Des journées vélo peuvent-être organisées avec les classes de collège ou de primaires, afin de donner envie aux jeunes de faire du vélo, notamment pour venir à l'école. C'est l'occasion de leur montrer les itinéraires sécurisés sur la commune et de leur rappeler les règles du Code de la route.

De même, des ateliers de réparation itinérants dans les établissements scolaires et dans les entreprises pourrait être envisagés. Lors de la semaine de la mobilité ou à l'occasion d'autre manifestation dans le cadre des mobilités (sortie vélo au collège, fête du vélo), un atelier de réparation vélo peut s'inviter pour aider les propriétaires de vélo à remettre ces derniers en bon état de fonctionnement : tension de la chaîne, changement de pneu, gonflage, mise en place de dynamo...

Semaine nationale de la marche et du vélo



Durant la première semaine de Juin a lieu la Semaine nationale de la marche et du vélo. Elle s'adresse aux élèves de l'école maternelle au collège. Objectifs : sensibiliser les jeunes à ces modes de déplacement et promouvoir leur usage dans les pratiques quotidiennes.

7 - Location longue durée / location courte durée / libre service de vélos classiques / vélos à assistance électrique / vélos pliables

Plusieurs formes de location de vélos sont envisageables à l'échelle de la COBAN, mais toutes n'impliquent pas le même investissement financier. De plus elles n'auront pas les mêmes impacts sur la pratique du vélo.

La location courte durée

Impact limité - investissement limité
Public cible : touristes

Ce type de location existe déjà et s'adresse plus particulièrement aux touristes. Si en période estivale, il est fréquent que les vélos manquent car la demande est très importante, la pratique favorisée par ce type de location ne fonctionne à 100 % que sur juillet et août, ainsi que sur les weekends prolongés de mai. Ce type de location est très peu utilisé par les usagers quotidiens, et ne revêt un enjeu que touristique.

À noter tout de même, que plusieurs loueurs privés de vélo nous ont indiqués qu'à la mi-août il leur arrivait régulièrement de manquer de vélo pour les touristes souhaitant en louer, tellement la demande était importante.



Location de vélos & VAE au Bélisaire, Cap-Ferret.

La location longue durée

Impact intéressant - investissement limité
Public cible : usagers quotidiens, habitants de la COBAN

La location de vélo longue durée n'existe pas actuellement sur la COBAN. Elle existe sur de nombreuses villes, comme [Bordeaux](#) (vélos classiques), [Poitiers](#) (vélos à assistance électrique), [Bayonne](#) (vélos à assistance électrique), [Châtellerauld](#) (vélos classiques) ou encore sur [Thouars](#) dans les Deux-Sèvres (9 200 hab.) (vélos classiques & vélos à assistance électrique). Si dans la majorité des cas le propriétaire est également le gestionnaire (Bordeaux, Poitiers, Bayonne), dans d'autres situations, des partenariats peuvent se créer entre le public et le privé pour que la gestion ne soit pas à la charge de la collectivité. Cette dernière option permet aux petites collectivités n'ayant pas de services techniques adéquats, de ne pas s'investir sur la maintenance du matériel cyclable.

La location longue durée peut prendre la forme d'engagement hebdomadaire (public d'habitants et de touristes), mensuel, bisannuel ou encore annuel (habitants).

Ce service représente un intérêt également pour un public de pendulaires usagers des PEI (en lien avec l'équipement en abri-vélos sécurisés) pour faire du rabattement modes doux vers le train (ou autres modes) et permettrait de renforcer la multimodalité des PEI.



Communauté de Communes du Thouarsais - Deux-Sèvres
36 200 habitants
Location de vélos classiques & de vélos à assistance électrique
Site internet : <http://www.projets-thouarsais.fr/t-velos/>

Sur le Thouarsais, l'intercommunalité achète des vélos classiques et des VAE, puis la gestion est déléguée à des privés par l'intermédiaire de contrats d'engagement sur l'entretien des vélos (hôtels, restaurants, associations, centres de vacances...). Sur ce territoire à forte dominante rurale, si la dynamique autour de la location de vélo classique prend difficilement, la location de VAE fonctionne quant à elle très bien. Chaque année, de nouveaux vélos à assistance électrique sont achetés par l'intercommunalité.

> Condition de location

Un contrat de location est complété pour chaque vélo, ainsi que les conditions générales d'accès et d'utilisation (CGAU) des T'Vélos.

Caution

Un chèque de caution est demandé pour chaque vélo :

- 400€ pour un vélo
- 1200€ pour un vélo à assistance électrique.

> Les tarifs de location

La location est payable d'avance auprès des partenaires.

DUREE	VELO	VELO A ASSISTANCE ELECTRIQUE
1/2 journée	5€	8€
Journée	8€	13€
Semaine	15€	25€
Mois	30€	50€



Le vélo en libre service

Impact important - investissement très important

Public cible : usagers quotidiens, habitants de la COBAN, touristes

Ce mode de location de vélo est répandu dans les grandes villes (Bordeaux : vélos classiques, Toulouse : vélos classiques...), voir dans les villes moyennes (Pau : vélos classiques). Néanmoins, elle est quasiment inexistante à l'échelle des petites villes pour des raisons de coût très élevé.

L'objectif est de développer à grande échelle le vélo, en touchant de nouveaux publics, pour un usage notamment quotidien.

La diversité dans l'offre en vélo : le vélo classique, le VAE, le vélo pliable.

Si sur la COBAN la **location courte et longue durée semble au premier abord plus adaptée**, l'exemple de Châtelleraut démontre que **le choix du vélo en libre service n'est pas inenvisageable si l'intercommunalité le désire**.

Le choix devra être porté bien évidemment sur le **vélo classique**, mais pas uniquement. **Le fait de proposer du vélo à assistance électrique permet de toucher un public beaucoup plus large** (personnes plus âgées, femmes, touristes haut de gamme...). De plus, rappelons que si la moyenne des déplacements quotidiens en France est de 3,4 km pour un trajet effectué à vélo classique, cette distance s'allonge à 7,2 km pour le vélo à assistance électrique. Offrir le service VAE, c'est permettre un net allongement des distances pour les déplacements quotidiens, c'est donc toucher un public très différent de celui du vélo classique.

Enfin, offrir une offre de **location courte et longue durée de vélo pliable** permettrait également aux habitants de découvrir les avantages de ce mode de déplacement, notamment pour faire de l'intermodalité dans le cadre de trajet vers la métropole Bordelaise par exemple.

GRAND CHÂTELLERAULT

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Communauté d'Agglomération Grand Châtelleraut - Vienne
83 000 habitants
Location de vélos à assistance électrique

La CC Grand Châtelleraut organise actuellement un système de libre service de vélos à assistance électrique sur son territoire. L'objectif est d'offrir ce service à tous les habitants de l'intercommunalité, même à ceux les plus isolés. Pour cela, plusieurs bornes de libre service vont être installées dans Châtelleraut même (32 000 hab.), permettant de recharger les VAE tout en les laissant libres en station pour qu'ils soient empruntés par les habitants. En parallèle, une camionnette sera également dédiée pour faire le tour des communes afin d'offrir le service du VAE en courte ou longue durée directement aux habitants, même dans leur petite commune rurale.

Bénéficiaires

Les cyclistes, les usagers vulnérables, le tourisme de manière générale et les actifs pendulaires utilisant les transports en commun.

Frein(s) / Levier(s) d'action

Freins : l'emprise disponible pour de potentiels aménagements cyclables, le coût (aménagements cyclables, box vélo sécurisés, location de VAE, vélos en libre-service...), la pérennité des services sur le long terme (action de promotion du vélo, services vélo).

Leviers d'actions : procéder au fur et à mesure des rénovations de voirie pour les nouveaux aménagements cyclables coûteux, s'appuyer sur les associations (services vélos, action de promotion du vélo), les établissements scolaires (action de promotion du vélo) et les offices de tourisms.

Localisation de l'action

Cœur de ville – cœur de bourg
Écoles – collèges – lycées
Lieux touristiques
(proximité du littoral et de la Vélodyssée, Cap-Ferret, zone de rencontre, aire piétonne)
Pôles multimodaux
(gares, aires de covoiturage, arrêts de bus fréquentés)

Budgets estimatifs

Coût des actions : voir exemples donnés dans les paragraphes précédents.

Ratios de coûts :

- > bande cyclable (1.5 m)
 - 13 € HT le m/l (26 € HT le m/l si 2 bandes cyclables)
- > Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) (1.5 m de largeur de bandes de rive)
 - 26 € HT le m/l (si uniquement peinture)
 - 30 € HT le m² (si résine) / 60 € HT le m² (si résine drainante)
 - 116 € HT le m/l (si peinture + résine) / 206 € HT le m/l (si peinture + résine drainante)
- > piste cyclable
 - réalisation d'une piste unidirectionnelle en enrobé sur chemin existant (2 m de large) : 80 € HT le m/l
 - réalisation d'une piste bidirectionnelle en enrobé sur chemin existant (3 m de large) : 120 € HT le m/l
- > voie verte (3 m de large)
 - aménagement d'une voie verte par traitement des matériaux en place avec liant : 40 € HT le m/l
 - aménagement d'une voie verte en enrobé sur terrain naturel : 130 € HT le m/l

	- aménagement d'une voie verte en béton sur terrain naturel : 165 € HT le m/l -> stationnements vélo - 100 € - 200 € HT l'arceau (2 places) - 10 000 € HT le box sécurisé (5 places) Remarque : Ces données de coûts ne prennent pas en compte la maîtrise d'œuvre, les éventuelles acquisitions foncières, la signalisation, les enfouissements de réseaux si besoin, et les études techniques.
Calendrier de réalisation	Actions à mener sur le court terme : - arceaux vélo, - stationnements vélo sécurisés (box), - entretien des aménagements, - aménagements mis aux normes, - actions de promotion du vélo, - jalonnement et signalétique. Actions à mener sur le moyen terme : - accueil physique vélo & services vélo (cartes, entretiens, gonflage, réparation), - locations de vélos / VAE / vélos pliables. Échéances : 2018 - 2023
Impacts	Impacts économiques : accueils favorables pour les cyclotouristes, limitation des vols (stationnements vélo), augmentation de la pratique du vélo sur des déplacements touristiques et quotidiens domicile-travail, un territoire « bike friendly » Impacts sociaux : accueils favorables pour les cyclotouristes et les usagers quotidiens, limitation des vols (stationnements vélo), augmentation de la pratique du vélo sur des déplacements quotidiens et sur des déplacements touristiques, plus de sécurité dans les déplacements cyclables, de l'information et des services pour les cyclistes
Interaction avec fiches actions	1 - Tendre vers l'harmonisation du jalonnement et de la signalétique 2 - Les petits aménagements permis par le PAMA comme aménagements pour rompre les discontinuités cyclables 4 - Impulser des plans de déplacements établissement scolaire (PDES) 5 - Apaiser les traversées de bourg en créant des zones de circulation apaisée
Indicateurs	- Indicateur de réalisation : nombre de stationnements vélo installés (stationnement sécurisé et non sécurisé) - Indicateur de contexte (facteurs exogènes permettant d'explicitier la réalisation complète ou partielle de l'action) : évolution de la part modale vélo sur les trajets quotidiens, et des trafics de cyclistes sur la Vélodyssée - Indicateur de résultats : pourcentage d'utilisation des stationnements vélo

	Réalisation Effacité Coût
Enjeux / Orientations ou famille d'action	Promotion et accompagnement des plans de mobilité
Objectif	Inciter et accompagner les changements de comportements vers des solutions de mobilité durable et diminuer la dépendance vis-à-vis de la voiture pour les déplacements de proximité. Conforter et développer les écosystèmes modes doux en créant des conditions favorables à leur pratique Repenser la mobilité autour des pôles générateurs de déplacements que sont les établissements scolaires pour favoriser la multimodalité, tout en limitant les conflits d'usages et en garantissant à tous des déplacements en toute sécurité : partager l'espace et construire un mode de gestion du stationnement Conforter l'accessibilité pour faciliter la mobilité de tous, tout en incitant à la réduction de l'autosolisme
N°4 (Promotion et accompagnements des plans de mobilité)	Impulser des plans de déplacements d'établissement scolaire (PDES)
Cadre géographique	Lycées & Région Nouvelle Aquitaine Collèges & département de la Gironde Écoles primaires & communes
Partenaires	La région Le département L'intercommunalité (pour assurer une cohérence à l'échelle du territoire, et favoriser les échanges entre les différents acteurs) Les communes Les parents d'élèves Les élèves Les établissements scolaires : lycées, collèges, écoles DREAL ADEME Associations
Brève description du projet/action	Contexte Les Plans de Déplacements d'Établissement Scolaire (PDES) permettent de concevoir de manière globale les déplacements générés par les établissements scolaires et de proposer des solutions qui tiennent compte de l'ensemble des problèmes identifiés. Ils contribuent à donner une image claire et chiffrée des déplacements scolaires dans un but d'optimiser et de sécuriser les déplacements. Cette démarche est également l'occasion de sensibiliser enfants et parents à la mobilité douce, ainsi que de favoriser les échanges en rendant les usagers acteurs des politiques de déplacements mises en place. Les PDES servent donc à mettre en lumière les freins aux changements d'habitudes ainsi que les opportunités, liées à la configuration des lieux et aux équipements existants, qui peuvent favoriser une évolution des comportements. La démarche permet d'identifier les solutions pour réduire, aux abords des établissements scolaires, le trafic automobile quotidien. Il aide à discerner, puis à mettre en place, les meilleures alternatives à la voiture, les systèmes d'accompagnement collectif les mieux adaptés.  70% des élèves du premier degré (maternelle et élémentaire) se rendent à l'école en voiture alors qu'ils habitent à moins de 1500 mètres de leur école !

Problématiques

Comment améliorer les déplacements aux abords des écoles, et notamment aux heures d'entrée et de sortie des classes ?

Comment impulser une dynamique de démarche de PDES à l'échelle d'un territoire ?

Comment créer une transversalité entre établissements et alimenter les échanges pour aller vers un PDIES ?

Comment continuer à faire vivre cette dynamique sur la durée ?

Comment aboutir sur des actions concrètes globales ?

Brève description du projet/action



La sortie des classes à Biganos, rue Jean Zay, le mercredi midi. Cerema.

Description des actions proposées

Les prérequis pour la qualification d'une démarche PDES sont :

- un pilotage assuré par la commune, une implication réelle de l'école, du collège ou du lycée, et un partenariat réunissant la commune, l'établissement scolaire et les parents d'élèves,
- un diagnostic, un plan d'action cohérent et un dispositif de suivi et d'évaluation des actions mises en place.

Un PDES doit se traduire *a minima* par la mise en œuvre :

- de mesures incitatives de sensibilisation à l'usage abusif de la voiture et au report modal (éducation à la mobilité et à la sécurité routière pour les enfants, implication des parents, sensibilisation des parents « inactifs » auxquels sont présentés, à chaque étape clé, les avancées et engagements pris et auprès desquels des suggestions sont recueillies pour enrichir le dispositif, ...),
- d'une réflexion sur la configuration et l'utilisation de l'espace public aux abords des écoles : positionnement et redimensionnement du stationnement, niveau de la sécurisation de la voirie, niveau d'accessibilité (pour les modes actifs) et programmation des travaux nécessaires,
- d'actions visant à rationaliser les déplacements et répondant aux besoins : offres mutualisées et cogérées de mobilité (pedibus, vélobus, actions visant à favoriser le covoiturage et, si besoin est, mise en place éventuelle et optimisation du ramassage scolaire...).

La mise en œuvre d'un PDES se décide au sein du Conseil d'école ou du Conseil d'administration de l'établissement scolaire. Les directeurs et les enseignants ont un rôle primordial. Pour réussir dans cette initiative, **ils doivent inscrire le PDES dans le projet d'établissement.** Toute l'équipe pédagogique doit se mobiliser pour communiquer l'information auprès des familles.

Brève description du projet/action	Cette démarche n'aura d'utilité que si elle est pérenne. Elle doit vivre année après année afin que les données soient mises à jour (nouveaux déplacements), que les informations circulent avec les nouveaux arrivants (parents, élèves, nouveaux enseignants), et que les actions mises en œuvre trouvent une continuité (pédibus, vélobus, covoiturage...). La rentrée scolaire est un bon moment pour faire le point sur les habitudes de mobilités des familles (type de transports, lieu d'habitation et trajets effectués, problématiques rencontrées). Certains cours (ECJS, semaine du développement durable...) peuvent être un moment dédié à l'analyse des données et à la réflexion des élèves pour proposer des solutions d'amélioration. C'est dans ce cadre également qu'une sensibilisation aux mobilités durables et à la sécurité routière peut-être réalisée. Une fois qu'un établissement a un PDES abouti, l'objectif est de le mettre en commun avec les établissements voisins qui peuvent être confrontés aux mêmes problématiques, afin de trouver des solutions en commun (aménagement cyclable desservant tous les pôles scolaires, parking déporté pour y accéder, mise en sens unique de la rue pour dédier l'espace libéré aux modes doux, aire piétonne temporaire...). L'objectif est de rendre les élèves et parents d'élèves acteurs, afin qu'ils s'approprient la démarche. L'équipe enseignante et le directeur d'établissement doivent être le fer de lance de la démarche. Cette dernière phase de réflexion commune entre établissements scolaires pourrait être catalysée par une personne en charge de l'animation de la thématique mobilité à l'échelle de la COBAN ou du Pays BARVAL. Retour d'expérience Collectivité : commune de Lannemezan (Hautes-Pyrénées) Structure éducative : école primaire Paul Baratgin, école maternelle Paul Baratgin Nombre de classes : 5 Nombre d'enfants : 150 Pilotes de la démarche : directeur de l'école primaire, directrice de l'école maternelle Soutien au niveau du pilotage : élu municipal au développement durable et à l'environnement Accompagnement technique, méthodologique & pédagogique : Maison de la Nature et de l'Environnement 65 Partenaires associés : Commune, Caisse des écoles, CLAE PDES qui a abouti à la mise en place d'un carapatte (pédibus). Carapatte existant depuis février 2009, et toujours actif (2 lignes de pédibus, 3 accompagnateurs). Comment pérenniser la démarche : journées de relance du Carapatte, concours de dessin pour le logo et les noms des lignes choisis par les enfants. Bénéficiaires Les élèves et parents d'élèves, aux entrées et sorties d'écoles (moins de conflits d'usage, plus de sécurité, moins de temps perdu, déplacements plus durables et plus respectueux)
Frein(s) / Levier(s) d'action	Freins : Initier la démarche à grande échelle et la pérenniser, déboucher sur des actions concrètes portées par les élèves et les parents d'élèves & validées par les collectivités concernées et les proviseurs -principaux - directeurs d'école, impulser une dynamique auprès des directeurs d'établissements et des parents d'élèves. Les habitudes de chaînes de déplacements : domicile – école - travail

	<u>Leviers d'actions</u> : S'appuyer sur l'ADEME la DREAL et les associations, débiter sur les pôles scolaires concentrant les problèmes de déplacements (rue Sacchetti à Andernos par exemple), s'appuyer sur des expériences ayant déjà fait leur preuve (stationnement voiture déporté et accès à l'établissement à pied ou à vélo, mise en sens unique voiture une rue pour aménager une voie verte ou une piste cyclable à la place de l'espace libéré, mise en place d'aires piétonnes temporaires, aménagement d'arrêts minutes...), commencer par réaliser des PDES avant de s'engager sur des démarches plus larges (PDIES). Changer la perception des logiques de chaîne de déplacements notamment en autonomisant et sécurisant les enfants, la dépose des enfants en voiture n'est plus "obligatoire" et peut-être qu'un changement de pratiques des parents peut s'envisager et des trajets en VL évités, surtout ceux de proximité.	 <i>La sortie des classes à Andernos, rue Isidore Goubert, le mercredi midi. Cerema.</i>
Localisation de l'action	Lycées Collèges Écoles primaires	
Calendrier de réalisation	Fréquence : Actions à mener sur le court terme car facile à réaliser et peu coûteuse, si ce n'est en temps. Période : Chaque début année, une mise à jour de la cartographie des déplacements scolaires doit être réalisée, afin de mieux comprendre les besoins et d'adapter la réponse à apporter. C'est l'occasion de diffuser les connaissances acquises (liste de covoiturage, carte des aménagements cyclables, existence de pédibus et vélobus), et de pérenniser les actions déjà existantes. Au cours de l'année, lors de cours dédiés ou de semaines thématiques, la problématique des mobilités durables doit être abordée afin de rendre les élèves acteurs de leur sujet. À la fin de l'année, avec le retour des beaux jours, des journées vélo peuvent être réalisées afin de donner envie aux enfants de s'approprier ce mode de transport. C'est l'occasion également de relancer la dynamique si celle-ci s'essouffle.	
Budgets estimatifs	Le coût financier de la mise en place de PDES est globalement faible, mais nécessite un investissement en temps important de la part des équipes enseignantes et du personnel des établissements scolaires. Une personne en charge de la thématique mobilité (Conseiller en mobilité par exemple) a un rôle d'animation et de catalyseur sur ce type de démarche. Il est nécessaire de s'appuyer sur les associations et les acteurs du territoire engagés dans la démarche de promotion des modes doux, afin de limiter l'impact financier de ces actions de communication (parents d'élèves, équipe enseignante, associations...).	
Impacts	Impacts économiques : moins de budget des ménages et des établissements investis dans les problématiques liées aux voitures... Impacts sociaux : plus d'espaces publics dédiés aux personnes à mobilité réduite aux piétons et aux cyclistes, plus de convivialité, plus de sécurité routière, moins de conflits d'usages, plus de sérénité aux abords des écoles, des élèves en meilleure santé s'ils pratiquent le vélo ou la marche pour aller à l'école au collège ou au lycée et plus autonomes dans leurs déplacements, la délocalisation de la circulation des voitures et de leur stationnement et toutes les problématiques qui s'y rapportent, l'emprise disponible si l'on veut créer des aménagements en faveur des mobilités douces...	

	Impacts environnementaux : si diminution de l'autosolisme, moins de pollutions sonores aériennes et visuelles... 
Lien avec d'autres Fiches-Actions	2 – Les petits aménagements cyclables permis par le PAMA, comme aménagement pour rompre les discontinuités cyclables ponctuelles 3 – Offrir des conditions d'accueil vélo attractives 5 – Apaiser les traversées de bourg en créant des zones de circulation apaisée 6 – Améliorer les points d'arrêts sur le territoire 7 – Identifier et développer des pôles d'échanges de proximité / secondaires 9 – Faire du report modal par du transport collectif local en boucle grâce à des lignes fixes
Indicateurs	- Indicateur de réalisation : nombre de PDES réalisés sur la COBAN - Indicateur de contexte (facteurs exogènes permettant d'expliciter la réalisation complète ou partielle de l'action) : évolution du nombre d'élèves dans les établissements scolaires - Indicateur de résultats : parts modales « vélo » « piéton » et « covoiturage » des élèves venant à l'école, au collège ou au lycée pérennité voire extension des dispositifs mis en place (pédibus/vélobus,)

Réalisation	  
Efficacité	  
Coût	  

Enjeux/ orientations ou famille d'action	Mobilités et vie urbaine
Objectif	Repenser les centre-bourgs pour favoriser la multimodalité tout en limitant les conflits d'usages, et en garantissant à tous des déplacements en toute sécurité : partager l'espace et construire un mode de gestion du stationnement. Conforter et développer les écosystèmes modes doux en créant des conditions favorables à leur pratique. Diminuer la dépendance vis-à-vis de la voiture pour les déplacements de proximité, offrir des services alternatifs pour promouvoir les modes plus durables et créer les conditions du report modal.
N° 5 (Mobilités & Vie urbaine)	Apaiser les traversées de bourg en créant des zones de circulation apaisée
Cadre géographique	Communes de la COBAN, en agglomération
Partenaires	Le département : - sur le réseau de routes départementales en agglomération Les communes : - sur tout le réseau de voirie en agglomération (entre les panneaux EB10)
Brève description du projet/action	Contexte La grande majorité du linéaire de voirie d'une commune française classique est constituée de rues de desserte dont la fonction principale n'est pas d'assurer le transit et que les vitesses qui y sont pratiquées sont rythmées notamment par les pertes de priorité en carrefour. Tous les travaux d'études et de recherche convergent pour montrer qu'en cas de choc l'humain non protégé (piéton ou cycliste) résiste beaucoup mieux à un choc à 30 km/h qu'à 50 km/h. C'est pourquoi il est « ... recommandé vivement aux autorités responsables de limiter à 30 km/h la vitesse maximale dans les zones résidentielles et sur toutes les routes à voie unique des zones urbaines qui ne présentent pas de piste (ou bande) distincte pour les cyclistes, et ce afin de mieux protéger les usagers vulnérables... » (résolution adoptée le 27 septembre 2011 par le parlement européen). Cette recommandation s'appuie sur les réalisations de plusieurs pays européens, dont les Pays-Bas où 90 % de la voirie urbaine est en zone 30 ou zone de rencontre. Les sections d'axes identifiés comme pouvant être circulés à une vitesse de 50 km/h ou plus (ils font souvent partie des axes structurants) y bénéficient d'aménagements séparant les cyclistes des autres véhicules motorisés « le plus souvent bandes ou pistes » et d'un traitement des traversées piétonnes. La réduction des limitations de vitesse en agglomération concourt à l'amélioration de la sécurité routière, qu'elle soit réelle ou ressentie. Ce faisant, elle permet de remédier à l'un des principaux obstacles au développement de la pratique du vélo et de la marche, modes de déplacement actifs, non polluants, économiques et bons pour la santé. À l'échelle de la COBAN le constat est identique. Une forte consonance touristique sur les communes bordant le bassin vient soutenir l'argument de la nécessité de redonner l'espace public 

aux piétons et cyclistes. Ce contexte touristique offre de nombreuses opportunités pour aménager des zones de circulation apaisée. L'aménagement de tels environnements a pour principal objectif de remettre les piétons et les cyclistes au centre de l'espace public. La collectivité incite à la diminution de l'usage de la voiture pour les déplacements courts en milieux urbains, les modes de déplacement cohabitent, les vitesses sont limitées, l'ambiance est apaisée et non plus routière.

Problématiques

Quels choix opérer pour assurer la mixité fonctionnelle et la cohabitation de tous les usagers dans de bonnes conditions de sécurité ?

Quelle hiérarchisation de la voirie en agglomération ?

La place de la voiture en ville, et notamment le stationnement voiture : une problématique espacivore.

Comment faire en sorte que les habitants et les commerçants s'approprient ces projets d'aménagement ?

Comment aménager à moindre coût ?

Description des actions proposées

Les zones de circulation apaisée (ZCA)

À l'heure de la ville accessible et multimodale, l'espace public doit accueillir un nombre croissant d'usagers, avec des attentes et des besoins spécifiques, parfois difficiles à concilier. Les limites de l'affectation spécialisée des espaces renvoient inévitablement à la question du partage de l'espace public, à l'apaisement des cœurs de ville et traversées de bourg.

Les zones de circulation apaisée que sont l'aire piétonne, la zone de rencontre et la zone 30, viennent répondre à cette problématique, tout en correspondant à des options sensiblement différentes. Elles ont néanmoins pour point commun essentiel le fait de favoriser les déplacements modes doux et les autres usages de la rue en réduisant la vitesse des véhicules. Les différences entre les trois zones découlent en fait du niveau de confort et de service accordé au piéton. C'est ce critère essentiel qui va permettre de distinguer l'utilisation de telle ou telle catégorie réglementaire.



Il est nécessaire de rappeler que pour les zones de rencontre et les zones 30, « [...] l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. » (Art. R. 110-2). Par conséquent, il est nécessaire de réaliser des aménagements modérateurs de vitesse afin de contribuer à cette ambiance incitant à rouler naturellement à 30 km/h ou 20 km/h. On peut alors utiliser des aménagements tels que :

- les surélévations : coussin berlinois, dos d'âne, ralentisseur trapézoïdal, plateau traversant,
- les chicanes : stationnement disposé en quinconces, jardinière & végétalisation, avancée de trottoir,
- les écluses : écluses en dur avec By-Pass pour les cyclistes, avancée de trottoir de chaque côté de la chaussée,
- des rétrécissements de chaussée : élargissement des trottoirs (attention : pas d'aménagement cyclable en ZCA, sauf exceptionnellement sur les zones 30 très fréquentées)
- marquages d'animation au sol en zone de rencontre et aire piétonne (voir fiche-action n°2, cadastre réglementaire dans l'arrêté du 23 septembre 2015), : dessins au sol divers et variés,
- marquages de rappel en zone 30 (voir fiche-action n°2, cadastre réglementaire dans l'arrêté du 23 septembre 2015) : ellipse « 30 »,
- marquages au sol des entrées de ZCA (voir fiche-action n°2, cadastre réglementaire dans l'arrêté du 23 septembre 2015) : « ZONE 30 », pictogrammes reprenant le panneau de zone de rencontre, pictogrammes de piétons reprenant le panneau d'aire piétonne.

1 - La zone 30

La zone 30 est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulaire en abaissant la vitesse maximale autorisée pour les véhicules. Ceci doit aider au développement de l'usage de la marche en facilitant les traversées pour les piétons et l'usage du vélo en favorisant la cohabitation des vélos avec les véhicules motorisés sur la chaussée. La configuration la plus courante de la voirie est une chaussée pour l'ensemble des véhicules et des trottoirs pour les piétons. Le stationnement des voitures est limité afin de redonner cet espace public aux modes doux. Les passages piétons sont limités afin d'inciter les piétons à se ré-approprier l'espace public en traversant où bon leur semble. Bien évidemment toute la réglementation s'applique, que ce soit par exemple la législation pour les personnes à mobilité réduite, la signalisation, ou encore le double-sens cyclable obligatoire pour toutes les rues limitées à 30 km/h ou moins (Art. R. 110-2).



Panneau B30
Entrée d'une zone 30



Panneau B51
Sortie d'une zone 30

Pour descendre à vélo le Cap-Ferret du Nord au Sud, deux possibilités sont offertes aux cyclistes. La première traverse la forêt domaniale côté océan (piste ONF), alors que la seconde traverse les zones urbanisées côté bassin. Si le premier itinéraire est continu du Grand Crohot au Belisaire, le second est discontinu en trois points : traversée du Grand Piquey, traversée du Canon, et traversée de la Vigne. En ces trois points, l'emprise disponible est fréquemment insuffisante pour aménager des pistes cyclables, bandes cyclables ou voies vertes. Dans ces traversées de bourgs, les flux de piétons sont également très importants. Tous ces éléments justifient l'aménagement de zones 30, réalisées avec des éléments modérateurs de vitesses afin de sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons.



Ci-contre, nous retrouvons la **traversée du Canon** : emprise restreinte, flux importants de véhicules, nombreux piétons, pratique du vélo mais discontinuité d'itinéraire cyclable. Nous sommes ici dans un cas type de nécessité d'aménagement de **zone 30**.

→ Coût de l'opération : environ 630 000 € HT (1 050 m de linéaire de zone 30).

2 - La zone de rencontre

La zone de rencontre est l'intermédiaire entre l'aire piétonne et la zone 30, et vise à une meilleure lisibilité pour l'ensemble des usagers de l'espace public. La vie locale est développée et prépondérante, le piéton est présent et les autres usagers partagent la chaussée avec lui. Dans cet espace, il n'est pas souhaité d'interdire la circulation des véhicules. Les piétons sont donc prioritaires sur tous les véhicules. Le partage de la voirie se fait par la cohabitation entre les piétons et les véhicules à faible vitesse au centre de la rue. Dès que la largeur de la rue le permet, il est important de garder un espace continu réservé aux piétons (trottoir à hauteur de chaussée). Le terme « rencontre » souligne que les conflits doivent se gérer, non pas par un rapport de force mais bien par un comportement de courtoisie au bénéfice des plus vulnérables. Dans de tels espaces, le double-sens cyclable est obligatoire.



Panneau B52
Entrée d'une zone de rencontre



Panneau B53
Fin de zone de rencontre

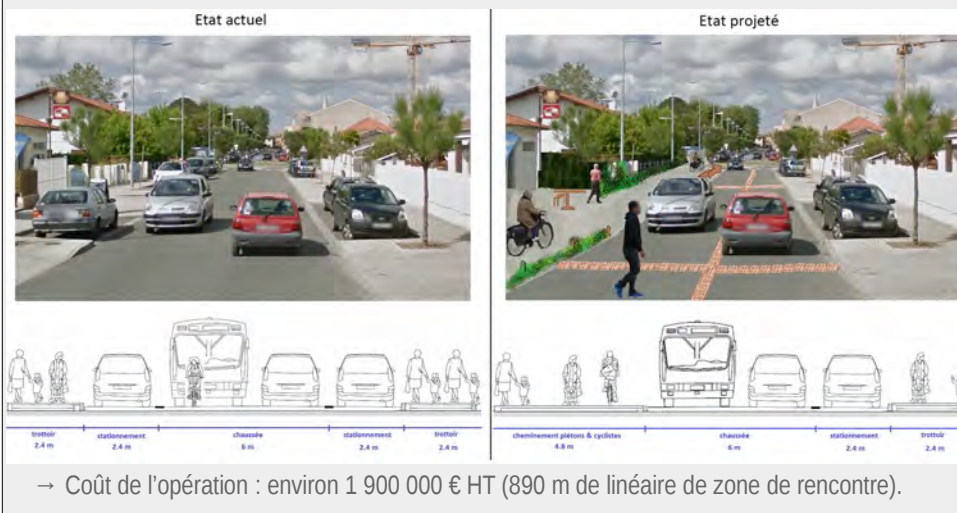


Zone de rencontre à Etretat (Seine-Maritime). Cerema.

L'**Avenue de la plage à Arès** concentre de nombreux flux piétons, cyclistes et voitures. Actuellement, cette rue est limitée à 50 km/h avec quelques passages limités à 30 km/h. Une grande partie de l'espace public est dédiée aux véhicules motorisés (70 % du profil en travers, dont 30 % utilisés pour le stationnement, seulement 30 % dédiés aux piétons et cyclistes).

Afin de redonner plus d'espaces aux modes doux et de limiter les conflits d'usage (entre piétons et cyclistes sur le trottoir actuel, ou entre véhicules roulant à 40 km/h et cyclistes sur la chaussée), la création sur les 300 derniers mètres de l'Avenue d'une **zone de rencontre** permettrait aux cyclistes de rouler en toute sérénité sur la chaussée (ou sur le cheminement dédié aux piétons s'ils souhaitent circuler plus lentement). Les véhicules motorisés seraient limités à 20 km/h et devraient s'adapter aux piétons.

En amont de l'Avenue (entre l'église et l'office du tourisme), une zone 30 serait plus judicieuse dans un premier temps car les flux motorisés y sont plus nombreux. Si la zone de rencontre rencontrait du succès, cette dernière pourrait progressivement être élargie vers la place de l'église.



3 - L'aire piétonne

L'aire piétonne est un espace public dont l'usage est dédié aux piétons. Il ne s'agit donc pas d'un partage de la voirie mais d'une affectation justifiée par les besoins d'expression de la vie locale lorsqu'ils sont fortement développés. Une telle zone vise à faciliter avant tout les déplacements à pied, puis l'usage du vélo à faible vitesse : la présence des véhicules motorisés devant rester exceptionnelle. À l'exception des cycles, il n'est pas possible de proposer du stationnement dans les aires piétonnes. Par contre, l'arrêt des véhicules reste possible (Art. R. 417-10).



	Bénéficiaires Les habitants, les usagers vulnérables (PMR, piétons, cyclistes, personnes âgées et enfants) et tous pratiquant ou consommateur du territoire.
Frein(s) / Levier(s) d'action	<u>Freins</u> : l'impact financier de la démarche, la durée des travaux, la suppression d'une partie du stationnement voiture souvent engendrée, une forte réticence des commerçants et des riverains aux premiers abords. <u>Leviers d'actions</u> : procéder au fur et à mesure des rénovations de voirie, accompagner les commerçants pendant les travaux, faire des réunions publiques - faire preuve de pédagogie - concerter la population pour désamorcer la problématique du stationnement voiture, accompagner et communiquer auprès des riverains et des commerçants sur les projets de zones de circulation apaisée.
Localisation de l'action	Entrées de bourgs (réduction des vitesses à 70 km/h en amont du panneau EB10, éléments modérateurs de vitesse) Cœur de ville – cœur de bourg (zones de circulation apaisée : zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) Écoles – collèges – lycées (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne temporaire) Quartiers résidentiels (zone 30) Lieux touristiques (zone de rencontre, aire piétonne)
Budgets estimatifs (en prenant l'exemple de l'Avenue de la plage, à Arès)	Coût de l'action (ratios de coûts, avec exemples concrets) : Zone 30 : 80 € - 100 € HT le m² Exemple : Quartier entourant l'Avenue de la plage à Arès (22 700 m², soit environ 2 270 000 € HT de travaux) Zone de rencontre : 150 € - 200 € HT le m² Exemple : Avenue de la plage à Arès & jetée (9 600 m², soit environ 1 900 000 € HT de travaux) Aire piétonne : 150 € - 200 € HT le m²  — Zone 30 — Zone de rencontre — Aménagements cyclables & voies vertes De larges zones de circulation apaisée à proximité du bassin, à Arès. Proposition du Cerema.
Calendrier de réalisation	Actions à mener sur le moyen terme et le long terme car projets coûteux. Échéance : 2020 – 2025

Impacts	Impacts économiques : espace libéré pour les activités économiques (terrasses, cafés, étales...), augmentation de la fréquentation piétonne et hausse du chiffre d'affaire des commerçants, hausse du prix du foncier à proximité des zones de circulation apaisée si qualitatives, impacts financiers négatifs sur les commerçants pendant la phase de travaux, travaux pouvant être très lourds et très coûteux à réaliser Impacts sociaux : favorise une vie de proximité (donc d'échanges, de relations sociales, ...) entre riverains – piétons – PMR – cyclistes favorable, aménités paysagères, baisse du nombre d'accidents – de leur gravité – du nombre de conflits d'usage, moins de véhicules motorisés, moins d'ambiance routière, baisse des vitesses de circulation, une ambiance apaisée, moins de place de stationnement voiture Impacts environnementaux : moins de pollutions visuelles, aériennes et sonores
Interaction avec autres fiches actions	2 - Les petits aménagements permis par le PAMA comme aménagements pour rompre les discontinuités cyclables 3 - Offrir des conditions d'accueil vélo attractives
Indicateurs (en prenant l'exemple de l'Avenue de la plage, à Arès)	- Indicateur de réalisation : pourcentage de la voirie communale en zone de circulation apaisée - Indicateur de contexte (facteurs exogènes permettant d'explicitier la réalisation complète ou partielle de l'action) : investissements réalisés dans les travaux de rénovation de voirie - Indicateur de résultats : parts modales des piétons et cyclistes sur l'Avenue de la plage

Réalisation	
Efficacité	
Coût	

Enjeux/ orientations ou famille d'action	Intermodalité, multimodalité et lieux de mobilité
Objectif	Améliorer la lisibilité des arrêts TC sur le territoire Améliorer la performance de l'offre de mobilité de proximité Assurer la performance des connexions et limiter les phénomènes de rupture de charge Créer les conditions d'un accueil confortable et sécurisé dans les principaux points d'arrêts TC du territoire Promouvoir les rabattements doux vers les points d'arrêt TC Conforter l'atout des pôles intermodaux de Biganos et Marcheprime comme entrée mobilité du territoire pour que l'intermodalité soit l'outil au service de la mobilité sur le territoire
N° 6 (Intermodalité, multimodalité et lieux de mobilité)	Améliorer l'attractivité des points d'arrêts de Transports collectifs sur le territoire
Cadre géographique	Le long des lignes de transports collectifs du réseau Transgironde (ligne 601 et 610) sur les points d'arrêts identifiés comme stratégiques (situation intermodale ou nodale d'intérêt pour le territoire)
Partenaires	CRNA, communes, associations usagers, lycées, collèges, loueurs de cycles, commerçants...
Brève description du projet/action	Contexte : Dans le domaine des transports routiers et notamment de la zone de chalandise ou aire d'attractivité des transports collectifs en zone périurbaine et rurale, même si les études sont encore rares dans le domaine, il est souvent accordé une distance de 1 kilomètre (soit environ 12 à 15 minutes de marche) pour chaque point d'arrêt TC. Cette distance est parfois réduite en centre-bourg où elle peut descendre à 700/ 800 mètres. Cette distance peut varier selon la praticabilité des itinéraires permettant de rejoindre les points d'arrêts et suivant le niveau de confort et de sécurité offert par le point d'arrêt. A l'extrême, en territoire rural très peu dense et de montagne, les distances relatives à la zone d'influence des points d'arrêts TC peuvent aller jusqu'à 3 et 5 kilomètres (à défaut d'autres modes de transport). Dans le contexte du territoire du bassin d'Arcachon nord, les deux lignes de TC offertes (L610 et L601) permettent de circuler en transversal au territoire et en relation avec la métropole bordelaise. <u>Ces deux lignes présentent des caractéristiques distinctes :</u> - une ligne 601 pendulaire (domicile-travail) entre le nord bassin et la métropole avec des points d'arrêts (7 à 8) densément pratiqués (sur les communes de Lège, Arès et Andernos). - une ligne 610 pour les déplacements de proximité intra et inter communaux le long de la RD 3, avec des points d'arrêts dans chaque commune en chapelet entre Mios et Lège (en moyenne 4 arrêts stratégiques par commune). En parallèle et en complément, une large desserte de transports scolaires (ligne régionale scolaire, ligne 681 et ligne 682) vers les différents établissements du territoire emprunte les mêmes arrêts de transports collectifs. Pour chacun de ces services (TC et transports scolaires) l'analyse des statistiques de montées / descentes permet d'identifier des points d'arrêts dont la fréquence d'utilisation et parfois le positionnement sur l'axe routier ou dans la commune, leur donnent un caractère stratégique ou





d'importance.

Ces éléments statistiques nous ont donc permis de proposer d'identifier prioritairement une dizaine d'arrêts de Transports Collectifs / Transports scolaires sur le territoire afin de tenter de leur donner (quand ce n'est pas déjà le cas) les caractéristiques d'un lieu de mobilité et d'échanges (entre modes) accueillant et sécurisé.

En données cumulées (scolaires + services réguliers quotidiens) ces points d'arrêts présentent des niveaux de fréquentations allant de 150 à plus de 2000 passagers par jour.

Ces points d'arrêts concernent toutes les communes de la COBAN desservies par un service de TC/TS :

- commune de Lège : arrêts du Centre (ligne 601)
- commune d'Arès : arrêts du Centre, Camping les Ecurieils (ligne 601)
- commune d'Andernos : arrêts de Centre, Querquillas (ligne 610), rue de la Carreyre, Lycée Nord Bassin (Ligne 601)
- commune d'Audenge : arrêts de Lubec (lignes scolaires), de la Mairie (ligne 610) et Avenue de Certes (ligne 610)
- commune de Lanton : arrêts Les Bruyères (lignes scolaires et 610), Stade, La Poste (ligne 610 et scolaires),
- commune d'Audenge : arrêts Avenue de Certes, Mairie (ligne 610 et scolaires)
- commune de Biganos : arrêts de Caserne des Pompiers, Mairie, PEI Biganos (connexion TC/TER)
- commune de Mios : arrêts de Avenue de la Libération (ligne 610 et scolaires), Lillet (lignes scolaires et 610)

Problématique(s) :

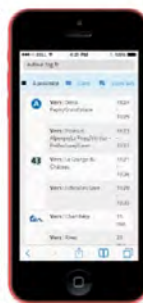
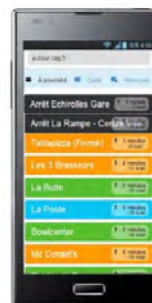
Comment inciter à l'utilisation du mode TC par un niveau de confort et de sécurité des arrêts ?

Quelle signalétique / information minimale pour les arrêts TC ?

Quels équipements minimums pour donner envie d'utiliser les TC ?

Qui est compétent et responsable pour l'aménagement des arrêts TC ?

Quelle priorité pour les aménagements ?



Description :

Les formes et les contenus des arrêts de transports collectifs sont aujourd'hui encore variés et non standardisés mais quelques éléments paraissent indispensables pour les rendre lisibles et accueillant sur le territoire de la mobilité.

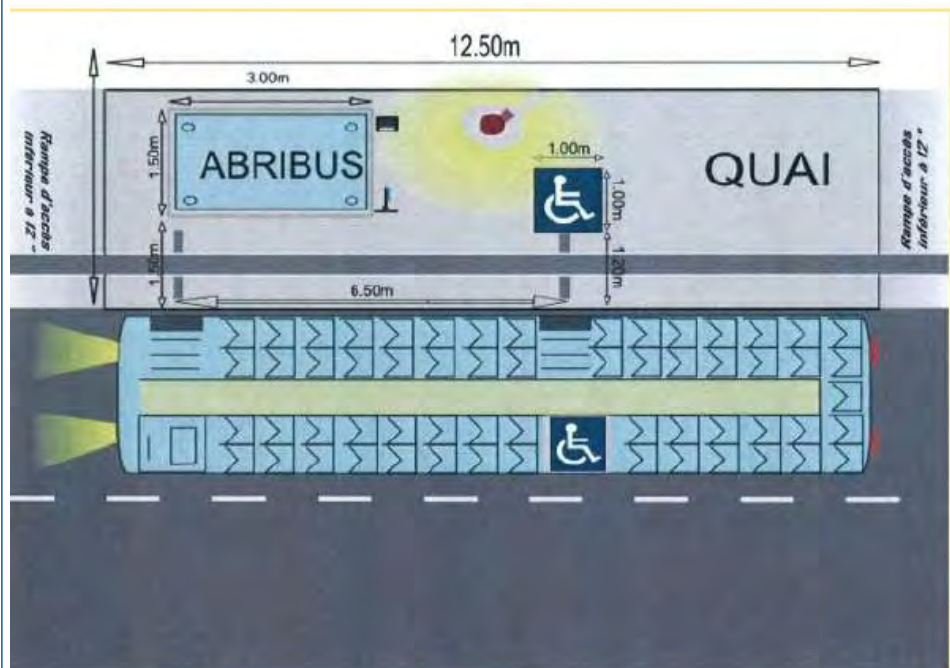
En termes de bâti et d'aménagement :

Partenaires = gestionnaire de la voirie, autorité organisatrice du transport, détenteur du pouvoir de Police

Le point d'arrêt doit être identifiable sur l'axe par un bâti en forme d'**abri** permettant d'accueillir les passagers (entre 2 et 10) en attente dans des conditions minimales de confort (**assise ou banc**) pour patienter.

Une barrière de sécurité peut être apposée dans les contextes les plus risqués (forte proximité avec la voie de circulation.





En terme d'aménagement, il est préconisé que, pour les infrastructures routières présentant un taux de fréquentation de plus de 5000 véhicules par jour, **les aménagements des points d'arrêts soient réalisés en encoche** pour améliorer la prise en compte du risque sécurité des usagers en attente et pour faciliter l'opération de pose/reprise de passager.

Pour mémoire, l'ensemble de l'axe RD 3 sur lequel les services de TC et transports scolaires sont réalisés présente un niveau de fréquentation (TMJA) compris entre 4000 (entre Lège et Arès en Hiver) et 20000 (entre Arès et Andernos en été) véhicules jour.

(sources : *comptage Explain* – CD 33 – 2017)

En termes de signalétique / information :

Partenaires: autorité organisatrice de transport, intercommunalité

Le point d'arrêt est identifié, à minima, par une **signalétique fixe sur poteau ou panneau**, indiquant le numéro de la ligne, le nom de l'arrêt et les horaires actualisés de passage du service.

Dans de nombreux cas sur le territoire, les horaires et l'affichage des informations sont aléatoires et parfois inexistant.

Pour les points d'arrêts stratégiques en centre-bourgs ou en proximité avec les aménités communales ou intercommunales (commerces, services administratifs, école, collège, lycée), ces informations doivent prendre un caractère dynamique et numérique :

- information temps réel sur prochain bus/car
- temps d'attente prochaine connexion (autre ligne, autres modes)
- temps d'accès marche ou autre mode vers les aménités principales
- information anomalie / dysfonctionnement sur service

La billetterie est un sujet à traiter dans le champ de l'information et de la signalétique au niveau des points d'arrêts stratégiques. **Ces points d'arrêts doivent pouvoir proposer un service (borne en station)** permettant à l'utilisateur d'acheter un ticket d'accès au service (ticket unitaire, coupon, carnet ou abonnement...). Ces points d'arrêts ayant un caractère stratégique (proximité lieu de vie et d'activités dans les centres-bourgs notamment), ils doivent permettre d'accéder à la billetterie en amont du voyage depuis le point d'arrêt.





Pour faciliter l'accessibilité à toutes les personnes, ces points d'arrêts doivent respecter les principes du schéma directeur d'accessibilité (SD'AP) ; ces principes s'entendent aussi en matières de jalonnement, de signalisation pour tous les handicaps.

En termes d'équipements complémentaires :

L'idée de cette identification de points d'arrêts stratégiques sur le territoire va dans le sens de la facilitation de la pratique de l'intermodalité. Outre l'amélioration de la lisibilité, de la sécurité et du confort d'usage des points d'arrêts, il faut y ajouter des aménagements en termes de multimodalité :

- connexion au réseau de voie cyclables du territoire (cf : schéma des modes actifs de déplacements) – amélioration de la cyclabilité de la voirie à proximité
- arceaux ou parc de stationnement deux roues (vélos et cyclomoteurs) sécurisés
- cheminement piétons lisibles (jalonnement), praticables et sécurisés par rapport à la voirie (trottoir...)
- dans le cas des arrêts identifiés à proximité d'une aire de covoiturage ou en centre-bourg, la connexion des modes devra être adaptées pour les personnes à mobilité réduite ou contrainte (déficients visuel, cognitif, auditifs ou moteurs) – application du SD'AP

Bénéficiaire(s) :

Tous les publics, avec une priorité pour les publics jeunes (scolaires ou non) utilisateurs fréquents des services de TC / TS

Pour les points d'arrêts en centre-bourg (Andernos, Lanton, Audenge) une attention particulière pourra être apportée aux usagers touristes (signalétique multilingue notamment).

Frein(s) / Levier(s) :

Leviers :

La mise en œuvre progressive du schéma régional de l'intermodalité fondu dans le SRADDET sur le territoire = outil d'accompagnement des plans d'actions et politiques publiques locales de la mobilité

L'ensemble des réflexions autour du projet de mobilité durable (porté par le CD la Gironde) sur le territoire de la COBAN

Partir de quelques exemples sur le territoire (2 ou 3) pour impulser une dynamique dans le temps (avec mesure de l'efficacité via des indicateurs de fréquentations des points d'arrêts aménagés).

En ciblant des points d'arrêts majeurs, la COBAN peut contribuer à la mise en accessibilité de ceux-ci en participant à l'amélioration globale des conditions d'attente / d'accès. La COBAN peut ainsi aider le responsable-gestionnaire à qui incombe la mise en accessibilité via le SD'AP.

Freins :

Les aménagements constituent une charge (ingénierie et financement) pour la collectivité et l'AOT

Le foncier disponible ne permet pas en tout lieu des aménagements lourds.

La multiplicité des acteurs concernés n'est simplificatrice de la mise en action.

Localisation de l'action

Points d'arrêts proposés dans la partie Contexte de la fiche

Budgets estimatifs :

Coût de l'action :

D'environ 2000 euros HT pour un abri bus classique en bois, à plusieurs centaines de milliers d'euros en fonction de la configuration des équipements additionnels proposés ou de la configuration par un designer

Calendrier de réalisation

Court/ terme (6 mois) = co construction avec AOT et partenaires locaux des points d'arrêts stratégiques (validation et décision d'action)

Moyen terme (12 à 24 mois) = application du SRI et aménagements des carrefours de mobilités en lien avec les points d'arrêts stratégiques TC/TS

Long terme (plus de 24 mois) = mise en œuvre, évaluation de la performance de l'action et reproductibilité à d'autres points d'arrêts

Impacts

Impacts paysagers principalement : les aménagements peuvent avoir une incidence sur la consommation de l'espace public à des fins de mobilité/transports

	Impacts indirects positifs : l'amélioration de l'offre de mobilité et un possible développement de pratiques intermodales par un service plus performant (confort d'accueil des usagers) aura une incidence sur la diminution de la place de la voiture dans les déplacements quotidiens (<u>liens avec action déplacements durables du CD 33</u>)
Interaction avec autres fiches action	2 - Les petits aménagements cyclables en lien avec le PAMA 1 - Tendre vers l'harmonisation du jalonnement et de la signalétique 4 - Impulser les plans de mobilité scolaires 8 – Faire du report modal par du TC local en boucle grâce à des lignes fixes
Indicateurs	Indicateur de résultat : Evolution du taux de fréquentation des lignes TC/TS (montée / descente) sur les points d'arrêts aménagés Taux d'occupation des aires de stationnement deux roues sur les points d'arrêts aménagés Indice de satisfaction des usagers sur les points d'arrêts (enquête périodique Intermodalité sur le territoire)

Réalisation Efficacité Coût	
Enjeux/ orientations ou famille d'action	Intermodalité, multimodalité et lieux des mobilités
Objectifs	Conforter l'atout des pôles d'échanges multimodaux du territoire (Biganos et Marcheprime) et constituer des pôles intermédiaires ou de proximité où les mobilités seraient connectées dans un environnement propice à la mixité des modes de déplacements alternatifs (transports collectifs, transports scolaires, modes actifs de déplacements, covoiturage, véhicules partagés...)
N° 7 (Intermodalité, multimodalité et lieux des mobilités)	Identifier et développer des pôles d'échanges de proximité sur le territoire – les carrefours de mobilité
Cadre géographique	Sur les axes structurants du territoire (RD 3, RD 1250, RD 5, RD 106, RD 215, RD 216) Communes concernées : Lège, Arés, Andernos, Lanton, Audenge, Biganos, Marcheprime, Mios
Partenaires	Intercommunalité, communes, gestionnaires de voirie, AOT, transporteurs
Brève description du projet/action	Contexte : La mobilité sur le territoire du nord bassin est exercée à plusieurs échelles : - la mobilité locale ou de proximité (moins de 2 kilomètres), - la mobilité diffuse du quotidien (entre 2 et 20 kilomètres) - les mobilités intercommunales, autour du bassin d'Arcachon ou polarisées vers la métropole (au-delà de 20 kilomètres). Ces trois échelles définissent la répartition modale des déplacements : modes actifs (marche et vélo), modes transports collectifs (TC et TER) et mode automobile. Ces mobilités s'exercent sur tous les axes routiers, qu'ils soient structurants (RD3, RD5, RD 1250, RD 106) ou secondaires (RD 215, RD 216, RD 3E10, RD 5E5). Certains points sur le territoire au croisement des flux de déplacements apparaissent de fait comme des carrefours des mobilités, où des connexions de modes s'opèrent de manière aléatoires et spontanées (covoiturage, accès transports collectifs, traversées de bourgs, articulation modes actifs/modes motorisés...). <i>L'exemple de l'aménagement concerté et en cours de réalisation au niveau du giratoire de Querquillas (croisement RD 106, RD 215 – connexion Transgironde L601 et piste cyclable vers Andernos) est une illustration de la création de pôles d'échanges de proximité ou de carrefour des mobilités.</i> Chacun de ces modes s'inscrit dans le territoire selon une organisation propre : - les modes actifs et le mode transports collectifs par des aménagements dédiés et contraints (aménagements centre-bourgs apaisés ou voie cyclables dédiée - ligne TC et points d'arrêt TC) - le mode automobile, assez librement sur tout le réseau viaire de l'intercommunalité et au-delà, avec une place de plus en plus prégnante dans l'espace public (circulations, stationnements...). L'engagement d'une action en faveur de l'intermodalité ou de la multimodalité sur le territoire s'inscrit donc dans la volonté de mieux articuler les modes dans l'espace public, de façon à



source : COBAN – aménagement de Querquillas - 2017)





(source : photos Cerema SO – février 2017)



permettre une connexion facilitée dans un espace adapté.

Cette action autour des points nodaux identifiés sur le territoire, est le pendant de la notion de pôles d'échanges intermodal ou multimodal tels qu'ils ont été créés à Biganos et à Marcheprime. Cette action à une échelle intermédiaire par rapport aux PEI, a pour finalité de dupliquer sur le territoire dans des lieux stratégiques de la mobilité des communes de la COBAN, la fonction pôle d'échange ou carrefour des mobilités.

Problématique(s) :

Quelle localisation privilégier pour un positionnement optimal, utile et utilisé ?

Quels équipements / aménagements pour créer identifier un carrefour de mobilités ?

Quels espaces fonciers disponibles ?

Quels modes privilégier dans les carrefours de mobilité ?

Description :

Le principe : identifier 4 à 5 pôles de mobilité de proximité sur le territoire, où les flux, la fréquentation et les modes de déplacements « interconnectés » pourraient être mieux identifiés et reliés. Cette action implique l'aménagement d'un espace dédié (recherche de foncier disponible s'il n'est pas déjà identifié), d'une information et d'une signalétique adaptées.

La localisation des pôles de mobilité est un critère important pour en assurer le sens et l'efficacité.

Recommandation :

Il doit être proche du centre-bourg et des pôles générateurs de déplacements (commerces, services, écoles) en interconnexion avec les offres de services de mobilité (arrêt TC, aire de stationnement, aire de covoiturage, gare) et **connecté à l'écosystème de modes de déplacements doux dans la commune (cheminements piétons et voies cyclables, service de location de vélo) dans un environnement sécurisé.**

Les bases de la réflexion / action : les lieux ou croisements actuels des mobilités où le flux ou les potentiels d'évolution engagent à l'action - (base = données de fréquentation TC, flux de déplacements automobile, identification pratiques de covoiturage, croissance démographique et densification immobilière rurale..).

Economie de l'action :

Des aménagements ont déjà été créés par la COBAN ou le conseil départemental de la Gironde autour de quelques aires de stationnements de covoiturage et de points d'arrêts TC (le long de la RD 3), en traversée de bourg.

Ces espaces peuvent être requalifiés en pôle d'échanges intermédiaires ou carrefour de mobilité, avec quelques aménagements complémentaires :

- signalétique multimodale, lisibilité/visibilité,
- connexion au réseau modes actifs,
- rapprochement du point d'arrêt TC.

Quels équipements pour un pôle d'échange de proximité ?

- un point d'arrêt des services de transports collectifs (TC/TS) abrité (espace d'attente sécurisé)
- une vélostation pour les deux roues non motorisés + un espace d'entretien réparation de vélo
- une aire de stationnement pour les véhicules légers motorisés et covoiturage
- des cheminements piétons et modes actifs lisibles, visibles et sécurisés (jalonnement)
- une signalétique et l'information / plans claires et lisibles par tous les usagers potentiels (respect du SD'AP)

Quels modes connecter ?

La volonté marquée vers la pratique de l'intermodalité et des mobilités alternatives à la voiture individuelle milite pour trois modes prioritaires dans l'aménagement d'un carrefour des mobilités :

- **une connexion à un service de transport collectif** (Transgironde, transports scolaires, transports à la demande) avec un quai / point d'arrêt identifié et sécurisé sur le pôle de proximité
- **une connexion à l'écosystème des modes doux de la COBAN (circulations piétonnes) et au réseau cyclable** pour faciliter les rabattements modes doux vers les transports collectifs
- **une offre de stationnement covoiturage** et stationnement véhicule (dimensionnement estimé à 20 places minimum)

Quelle localisation pour les pôles de proximité / carrefour des mobilités ?

- **commune de Lège** = porte d'entrée de la presqu'île et du Nord bassin
deux propositions de localisation =

1 – aire de covoiturage COBAN – avenue de la Gare

avantage = disponibilité foncière, équipements disponibles covoiturage
inconvénients = à 500 mètres du centre-bourg

2 – arrêt TC station Mairie de Lège (entrée Stade Goubet)

avantage = en centre-bourg dans la zone de circulation apaisée - connecté au réseau cyclable de la commune et aux cheminements piétons.
Inconvénients = disponibilité foncière réduite (hors l'espace de jeux enfants en entrée du stade) – aire de stationnement réduite

- **commune d'Andernos*** = forte attractivité économique et scolaire, tourisme touristique, congestion relative du centre-bourg et disponibilité foncière contrainte
(* le futur pôle d'échange de Querquillas étant en construction, une proposition est faite à proximité du centre-bourg)

1 – Esplanade du Broustic – arrêt Transgironde du Centre

avantage = directement en centre-bourg (5 minutes à pied du front de mer et des commerces de tourisme) en connexion directe avec l'écosystème modes doux et les aménités urbaines et de l'office de tourisme. Une zone de stationnement déjà disponible (automobiles et deux roues) mais à requalifier (une réflexion est en cours pour réaménager le secteur)

Inconvénients = contexte de centre-bourg donc proximité forte avec les autres services, disponibilité foncière très contrainte ; nécessité probable de réviser le plan de circulation pour prioriser les déplacements alternatifs à la voiture ; nécessite de redéfinir du stationnement pour compenser la requalification de l'existant.

Remarque Cerema = une action porteuse de Sens si elle était suivie car matérialisant clairement l'engagement vers les mobilités durables sur le territoire. Cette action est à rapprocher de la volonté du CD 33 dans la démarche de déplacements durables sur le nord bassin et souligne la volonté de promotion de l'intermodalité.

- **commune de Lanton** : en situation médiane sur le territoire, un flux de transit important sur l'axe RD 3, une disponibilité foncière peut-être plus prégnante.

1 – Avenue de la libération - arrêt Transgironde La Poste

avantage = en centre-bourg, à proximité mairie et services, et zone commerciale et zone d'habitat – connecté Transgironde Ligne 610 et TAD – à proximité du réseau cyclable du nord bassin (à requalifier en rabattement pôle d'échanges), une aire de stationnement (plus de 20 places) à proximité (à requalifier) et un panneau d'affichage sur le point d'arrêt TC

Inconvénients = sur un giratoire, sur un axe très fréquenté aux heures de pointe, pas directement connecté aux espaces de vie et d'activité de la commune...

- **commune d'Audenge** : en situation médiane sur le territoire, un flux de transit important sur l'axe RD 3, une disponibilité foncière peut-être plus prégnante. Une connexion touristique forte avec la domaine de Certes et de Graveyron.

1 – Avenue de Certes – entrée du domaine de Certes

avantage = à proximité d'une zone de biodiversité et d'un espace naturel propice aux modes durables de déplacements. Connecté au réseau cyclable du nord bassin (piste cyclable à 150 mètres à relier) ; une disponibilité foncière importante pour définir un pôle d'échange correctement équipé (stationnements, interconnexions, espace d'attente...) ; accessible depuis une zone d'habitat récent en lisière de la RD 3

Inconvénients = en sortie de bourg donc éloignée des services et aménités du quotidien

La commune de Biganos n'apparaît pas aujourd'hui dans l'exercice de proposition de pôle d'échanges de proximité.

Deux raisons à cela :

1 – le PEI de Biganos est en phase de finalisation avec la construction prochaine d'une aire de stationnement sécurisée deux roues et sa zone d'influence dépasse déjà le cadre de la commune (même si son fonctionnement actuel montre déjà des signes de saturation).

2 – les travaux de réaménagements du centre-bourg au droit de la mairie (phase 1-2017 jusqu'à la phase 3- 2019) vont redéfinir les circulations et la gestion du stationnement dans le centre-bourg.

- **Commune de Mios *** : à l'interface des deux territoires COBAN et Val de l'Eyre, la commune de Mios génèrent des flux de déplacements polarisés vers le bassin d'Arcachon (nord et sud) et vers la métropole bordelaise. Sa forte attractivité immobilière et sa croissance démographique exponentielle attestent pour cette commune d'une forte croissance de la mobilité.

1 – Avenue de la république – arrêt Transgironde « Salle des fêtes" »

avantage = sur l'axe desservi par le réseau de transports collectifs (ligne régulière et lignes scolaires) ; en plein centre-bourg, à proximité d'une aire de stationnement, et des zones d'habitat et où une pratique de rabattement cyclable est constatée, même modeste.

Inconvénients = non relié au réseau cyclable de la commune, disponibilité foncière réduite hors le parc de stationnement adjacent.

2 – Centre-bourg du hameau de Lacanau de Mios

La forte croissance démographique de ce hameau, liée à son attractivité immobilière et sa proximité avec l'autoroute peut justifier une réflexion autour de la polarisation sur cette zone géographique (relation avec la zone de Testarouch, aire de covoiturage de Testarouch et proximité relative avec la gare de Marcheprime)

*** dans le cadre de l'élaboration du schéma des mobilités du Val de l'Eyre, les élus et les techniciens ont exprimé le souhait de voir la commune de Mios comme une porte d'entrée des mobilités de la COBAN. A ce titre ils ont suggéré la création d'un pôle d'échange à Mios pour faciliter (mutualiser?) les modes de déplacements et promouvoir l'intermodalité.**

Nota CEREMA SO : la réflexion pourrait également porter sur les communes de Marcheprime et de Blagon ; les flux y sont plus localisés et restreints dans le temps (heures de pointe) mais la croissance des trafics peut justifier la création de pôles de proximité.

	Bénéficiaire(s) : Les usagers en priorité, les transporteurs (sécurisation et polarisation des points d'arrêts)
Frein(s) / Levier(s) :	<u>Freins principaux :</u> La faible disponibilité foncière pour des aménagements (stationnement notamment) qui sont consommateurs d'espace. La multiplicité des acteurs concernés (impliqués) : gestionnaires de la voirie, AOT, communes, intercommunalité.. <u>Leviers :</u> La mise en œuvre du schéma régional de l'intermodalité pour favoriser les actions en faveur des mobilités alternatives (accompagnement ingénierie technique et financière). Les enjeux mutualisables pour une mobilité mieux maîtrisée : information, signalétique, incitation à la multimodalité, développement d'itinéraires cyclables et piétons (via le schéma modes doux)
Localisation de l'action	Voir propositions paragraphe « quelle localisation »
Budgets estimatifs :	<u>Coût de l'action :</u> Retour d'expérience : le pôle d'échange multimodal du Boulou (66) aménagé par le conseil départemental des Pyrénées Orientales dans le cadre du réso66. Des initiatives similaires sont signalées à Prades et à Port Vendres et sur d'autres territoires (<i>source : publication Lettre de l'observatoire territorial de l'AURCA – N14 octobre 2017</i>) <u>Coûts du marché :</u> - abri attente transports collectifs : de 2000 € à plus de 20 000 € - box vélo station (20 places deux roues) : de 4000 € à 15 000 € - arceau vélo : à partir de 100 € HT l'arceau 2 vélos - connexion réseau cyclable : voie verte = de 40 € HT à 80 € HT (le mètre linéaire)
Interaction avec autres fiches action	<u>Fiches actions à relier :</u> 8 - Améliorer le fonctionnement du PEI de Biganos 11 - Améliorer l'attractivité des points d'arrêts TC/TS sur le territoire <u>Liens avec les fiches action du territoire du Val de l'Eyre :</u> 4 - Les pôles de mobilité rurale en Val de l'Eyre
Indicateurs	Indicateur de réalisation : Nombre de pôle de proximité mis en exploitation ; nombre de places de stationnement deux roues et automobile/covoiturage offert dans les pôles de proximité Indicateur de contexte : Evolution de la part modale voiture au droit du pôle de proximité Répartition modale sur le commune de localisation du pôle de proximité Evolution des flux de trafics (heures de pointe) au droit du pôle de proximité Indicateur de résultats : Nombre et évolution du nombre de montée / descente transports collectifs sur pôle de proximité Nombre de deux roues stationnés sur le pôle Nombre de voitures stationnées sur le pôle ou taux d'occupation des aires de stationnement.

Réalisation			
Efficacité			
Coût			

Enjeux/ orientations ou famille d'action	Intermodalité, multimodalité et lieux de mobilité
Objectif	Conforter l'atout des pôles intermodaux de Biganos et Marcheprime comme entrée mobilité du territoire pour que l'intermodalité soit l'outil au service de la mobilité. Définir les espaces d'accès aux offres de mobilité dans les PEI (signalétique, billetterie, connexions, stationnements), repenser le fonctionnement du stationnement sur le PEI en proposant des parcs de stationnement vélos et deux-roues motorisés sécurisés et des arrêts d'autocars, autobus confortables et sécurisés favoriser la pratique d'un rabattement/diffusion par des modes alternatifs à la voiture individuelle
N° 8 (Intermodalité, multimodalité et lieux de mobilité)	Améliorer le fonctionnement du pôle d'échange intermodal (PEI) de Biganos
Cadre géographique	Le pôle d'échange intermodal de Biganos dans son espace fonctionnel et dans son emprise et ses impacts directs et indirects sur le territoire de la commune de Biganos (emprise foncière, impacts sur les flux entrants et sortants, stationnements...), connexions aux autres modes de déplacements (actifs notamment) et connexions avec les autres espaces économiques dans la ville (commerces, services...)
Partenaires	La commune de Biganos, l'intercommunalité, le pays Barval, Gares et connexions (aménagement en gare), la SNCF (horaires des services TER), le conseil régional Nouvelle Aquitaine (responsable de l'intermodalité via le SRI), les opérateurs de transports (reliés au pôle d'échange), les associations de commerçants (la zone commerciale de Facture/Biganos) et les usagers....
Brève description du projet/action	Contexte : Le pôle d'échange intermodal (définition) : un lieu où se croisent des modes de déplacements, où se fabrique de l'urbain, où se déploient des espaces de vie et des services. Cette notion de pôle d'échange renvoie à des réalités, à des fonctions et à des pratiques diverses. De manière générale le terme rapproche de la notion d'intermodalité où tous les modes peuvent se croiser et s'organiser dans l'espace. Le territoire de la COBAN bénéficie de deux pôles d'échanges intermodaux (à Biganos et à Marcheprime) qui polarisent une partie du bassin des mobilités autour de l'axe structurant de la ligne ferroviaire reliant Arcachon à Bordeaux (ligne 32 – TER Nouvelle Aquitaine). Ces 2 pôles d'échanges ont été récemment reconfigurés (2016 pour Biganos et 2017 pour Marcheprime) afin de s'inscrire dans les caractéristiques d'un pôle d'échange, à savoir des aires de stationnement dédiées (véhicules motorisés et non motorisés, covoiturage...), des connexions avec les transports collectifs (point d'arrêts identifiés avec le réseau Transgironde sur le pôle d'échange et information dynamique), et un espace public autour de la gare adapté aux circulations des modes actifs de déplacements (marche et vélo). Ces travaux montrent néanmoins déjà leurs limites, car de nombreuses anomalies de fonctionnement du PEI apparaissent déjà sur le pôle de Biganos : - la saturation des stationnements aux heures de pointe dans les aires dédiées à l'intérieur du pôle d'échange ou dans les aires de stationnement récemment construites à proximité du pôle (autour du giratoire d'entrée notamment) - le mode de gestion du stationnement au sein du PEI ne permet pas aujourd'hui une régulation simplifiée



source : photo CEREMA SO – PEI Biganos



source : photo CEREMA SO –
stationnement face giratoire entrée PEI



source : photo CEREMA SO – PEI
Biganos



source : photo CEREMA SO – PEI
Biganos



- les difficultés de gestion des flux de circulation (entrants et sortants) autour du pôle d'échange aux heures de pointe (risque de conflit d'usage avec les autres flux non reliés au pôle d'échange)
- Les stationnements deux roues motorisés ou non motorisés ne sont aujourd'hui pas adaptés aux besoins existants et croissants (le rabattement modes actifs vers le pôle d'échange intermodal pâti de l'absence ou du retard dans la réalisation d'abris sécurisés, de stationnements dédiés et sécurisés pour les deux roues)
- La problématique de visibilité et de repères sur l'accès vélo.
- La fiabilité incertaine voire les mauvaises articulations horaires entre services de la ligne 610 et les TER

Problématique(s) :

Comment réfléchir et agir à l'amélioration du fonctionnement du pôle d'échange intermodal de Biganos ?

Quels sont les principes de base ou les retours d'expériences à valoriser pour optimiser le fonctionnement du PEI ?

Quelles bonnes pratiques mettre en œuvre ?

Quelles priorités pour améliorer le fonctionnement et la gestion du PEI pour que les pratiques modales se diversifient et que la part modale de la voiture diminue ?

Description : PEI de Biganos

Les modes de transports en présence :

Mode de transport (réseau-service)	Type de réseau (réseau-support)	Point de contact entre mode et réseau	Lieu d'interface mode / réseau
Marche, pédibus...	Rue, chemin, trottoir	Place, parvis, trottoir	Espace public, hall d'attente...
Vélo, VLS	Route, voie/piste cyclable	Arceau, attache, station	Parc vélo, Velostation
Voiture Individuelle	Route, rue	Place de stationnement	Parc-relais (P+R)
Taxi, VTC	Route, rue, voie réservée	Emplacements réservés	Aire de taxi
Covoiturage	Route	Dépose-reprise minute	Aire de covoiturage
Véhicule partagé	Route	Place de stationnement	Station d'autopartage
Autocar	Route	Point d'arrêt, station	Gare routière
Bus urbain, BHNS	Voie réservée ou banale	Arrêt de bus / station	Pôle bus
Métro, tramway...	Voie réservée mode guidé	Station	Point de correspondance...
Train	Voie ferroviaire dédiée	Quai, halte	Gare ferroviaire



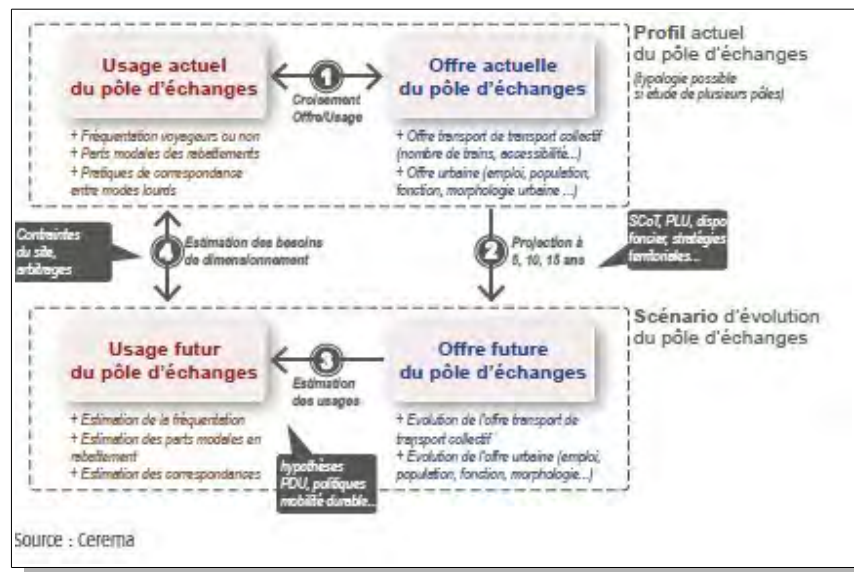
(source : site internet commune de Biganos)

L'objectif d'amélioration du fonctionnement du PEI de Biganos passe par trois étapes principales :

- Observation, enquête et analyse des flux et des comportements des mobilités dans et autour du PEI
- Définition des corrections à apporter pour optimiser le fonctionnement (stationnement, gestion deux roues et modes actifs, signalétique et information)
- Communication amont et mise en œuvre des actions correctives

Les enjeux et les objectifs de la démarche :

- Intégrer et anticiper la gestion des flux de déplacements dans et autour du PEI
- Construire un mode de gestion du stationnement pour tenter de corriger la saturation
- Améliorer la signalétique et l'information dynamique sur le PEI
- Mieux intégrer le PEI dans l'aménagement et l'urbanisme local



Quelles actions potentielles :

Action 1 = Observation, enquête et analyse du fonctionnement du PEI (recueillir les besoins et analyser les usages)

Mieux connaître les usages et le fonctionnement du PEI afin de mesurer/évaluer son fonctionnement et proposer des actions correctives si nécessaires. Qui utilise le PEI ? D'où vient-il ? Comment vient-il ? A quelle heure ? Pourquoi utilise-t-il le PEI ? Quels sont les services du PEI qui sont utilisés en priorité ? Comment sont perçus le fonctionnement et l'accessibilité du PEI ? Quels sont les points forts et les points faibles du PEI ? Qu'attend-on d'un PEI ? Comment le PEI est-il perçu par les voisins ? Que faudrait-il améliorer pour le rendre plus performant ?....

Les publics cibles = les usagers, les riverains, les commerçants, les transporteurs (TC + taxis)

Les domaines cibles de l'enquête : fonctionnement PEI (services offerts, connexions autres modes, confort d'attente...), flux de déplacements (dans et autour), stationnement (dans et autour du PEI), connexion à la ville et aux commerces, intégration urbaine (le PEI et les zones d'activités / de commerces)

Les partenaires intéressés : l'intercommunalité, la commune, gares et connexions, la SNCF, le CNRA, le département de la Gironde, les associations d'usagers / de riverains, les commerçants locaux, la zone commerciale de Facture / Biganos

Action 2 = Quelles fonctions développer pour le PEI de Biganos ?

Fonction 1 = Stationnements

L'aire de stationnement créée depuis la rénovation du PEI présente déjà des formes temporaires de saturation (255 places en longue durée gratuit et 51 places temporaires à

1heure en zone bleue) + saturation progressive de l'aire située sur le giratoire d'entrée au PEI.

Le stationnement deux roues (70 places sécurisées) prévu dans le programme d'action « gares et connexions » n'est pas opérationnel.

La mise en place d'un mode de gestion du stationnement sur le PEI peut être une piste :

- stationnement gratuit pour les véhicules en covoiturage
- stationnement payant mais attractif pour les abonnés TER / TC (système d'abonnement ?)
- stationnement payant pour voyageur occasionnel sans covoiturage
- stationnement gratuit pour tous les véhicules en déporté par rapport au PEI (accès marche à pied à 3/5 minutes ?)

Au-delà de l'instauration d'un mode de gestion du stationnement sur le PEI, une réflexion sur l'augmentation de la capacité d'accueil (parking en silo sur le PEI ou aire de stationnement en déporté avec système de navette ou rabattement modes actifs) doivent être approfondies, car la croissance démographique est encore dynamique et l'effet seuil du PEI peut avoir des impacts sur sa fréquentation.

La question de l'opportunité d'un franchissement vers le centre commercial - contexte de mise en accessibilité de la gare, mais aussi de désenclavement et de nouvelles perspectives pour l'accès au PEI depuis l'Est, le Val de l'Eyre peut être posée.

La sécurisation du stationnement 2 roues est un enjeu majeur pour encourager/faciliter le report modal modes actifs / TER / TC

Des solutions simples et relativement peu coûteuses existent, de type box de stationnement (cf : illustration ci-contre). L'offre de stationnement doit être complétée par une offre de service d'entretien / réparation et location des cycles dans le PEI pour répondre aux urgences (Vélostation).



Ces solutions de stationnements sont à croiser avec le développement des capacités de circulation cyclables sur le territoire de la commune de Biganos (aménagement centre-bourg + connexions aménités urbaines). (Voir complémentarité avec Schéma des modes actifs – Cerema SO).

Recommandations

- > Prioriser la marche comme élément central du pôle d'échanges et comme mode « connecteur » des différents équipements ;
- > Hiérarchiser, selon les pôles d'échanges, les modes d'accès : d'abord les modes actifs autour du/des mode(s) structurant(s), puis la dépose/reprise et les autres transports collectifs, et enfin l'automobile individuelle stationnée ;
- > Mettre en cohérence l'offre de stationnement du pôle d'échanges à l'échelle du quartier ou de la commune et à l'échelle de la ligne de transport.

Quelques repères : (source DtecTV – Les Pôles d'échanges au service de l'intermodalité - 2017)



Équipement	Distance maximale recommandée
Stationnement vélo	70 mètres d'un accès au bâtiment voyageurs ou aux quais
Gare routière	75 mètres de l'accès aux quais ferroviaires
Place de stationnement automobile la plus éloignée	300 mètres du bâtiment voyageurs
Définition d'une politique de stationnement	Rayon de 500 mètres autour de la gare

Fonction 2 = Des services au service des usagers du PEI pour que l'utilisateur tire parti de son temps d'attente ou de correspondance

Quelques idées : Un espace dédié (connecté) de travail partagé (coworking) pour travailler quelques minutes, un service de dépose/collecte/consigne de colis, paniers fraîcheurs, boulangerie pharmacie..) pour les achats de dépannage ; un point d'information touristique (en lien avec l'OT) et de médiation multi-services (PIMMS)...une halte-garderie / crèche (exemple de Roanne et Le Pallet), un magasin de producteurs locaux dans un bâtiment ferroviaire

Source : Cerema

Frein(s) / Levier(s) :	<u>Freins :</u> Peu ou pas de disponibilité ou de réserve foncière pour adapter / remodeler l'espace du PEI. Multiplicité des acteurs concernés pour optimiser le fonctionnement du PEI (commune, gares et connexions, SNCF, région, usagers...). <u>Leviers :</u> Mobiliser les citoyens et les associations d'usager pour impulser, soutenir, infléchir des expérimentations en matière de service et d'animation des pôles d'échanges. Le PEI comme objet urbain intégré à la vie de la cité (connecté modes de transports mais aussi services et commerces). L'évaluation et la connaissance du PEI comme outils de l'amélioration de son fonctionnement. Le schéma régional de l'intermodalité (SRI) comme support/soutien des politiques locales de l'intermodalité et des PEI. Créer un comité de pôle ayant vocation à se réunir régulièrement pour mener un diagnostic utile en vue de faire évoluer le fonctionnement quotidien du PEI Définir entre partenaires un rythme de suivi de la satisfaction des usagers du PEI.
Localisation de l'action	Le PEI et l'espace urbain proche (tampon à 500 mètres du PEI)
Budgets estimatifs :	<u>Coût de l'action :</u> Action 1 : observation, enquête et analyse du PEI = entre 25 et 30 K€ Action 2 : 1 box sécurisé de stationnement vélo (20 places) = environ 5 K€ coût autres types de stationnements vélo : cf ; fiche n°3 – Offrir des conditions vélos attractives
Calendrier de réalisation	Court terme = (6/12 mois) = observation / enquête fonctionnement PEI Moyen terme = (12/18 mois) = révision gestion stationnement et régulation Long terme = (+ de 18 mois) = gestion des flux de circulation, stationnement complémentaire en déporté + rabattements
Impacts	Enjeu économique et fonctionnel pour le PEI et l'intermodalité sur le territoire – inciter au report modal TER/TC par une offre attractive sur le PEI et des rabattements vers le PEI performant (modes actifs, navette/TAD, ..) = incidence sur environnement (limitation du nombre de voiture, décongestion potentielle sur axes périphériques au PEI) Urbanistique sur l'effet d'attraction et de diffusion du PEI par rapport aux quartiers et centralités En limitant une "tâche voiture" autour du pôle, cela permet de valoriser les espaces de ville qu'il y a autour.
Interaction avec autres fiches action	Lien avec d'autres fiches actions/familles d'actions : 1 - Harmonisation du jalonnement et de la signalétique 5 - Apaiser les traversés de centre-bourg en créant des ZCA 9 – Faire du report modal par du TC en boucle grâce à des lignes fixes
Indicateurs	- Taux ou baromètre de satisfaction du PEI (mesuré en gare par un système de logotypie ou périodiquement par un questionnaire flash) – 3 cibles : usagers, riverains, commerçants - Evolution de la fréquentation en gare - montées/descentes (TER et TC), stationnement PEI, fréquentation vélostation, - Evolution des nombres d'abonnements parking / TC / TER (co voiturage, voiture solo, vélo) - Evolution du nombre d'infraction stationnement - Mesure annuelle de l'intermodalité : part des usagers en connexion TC / TER

Réalisation	
Efficacité	
Coût	

Enjeux/ orientations ou famille d'action	Les offres de transports collectifs
Objectif	Améliorer la performance de l'offre de mobilité de proximité, améliorer l'offre de service et la performance des services de transports collectifs (ligne Transgironde 610) le long de la RD 3 (fréquence, régularité, confort, rabattements) – assurer la qualité des connexions TC/TAD/TER sur le territoire pour que l'intermodalité soit favorisée pour les usagers – promouvoir les circuits plus courts sur les services TC pour mieux répondre aux besoins des usagers
N° 9 (Offres TC/TAD)	Proposition d'amélioration de l'offre de service de transports collectifs sur la ligne Transgironde n°610 Vers un service en boucle ou en segment, ou un service de bus à haut niveau de service ?
Cadre géographique	La ligne Transgironde 610 le long de l'axe RD3 entre Mios et Lège Une zone tampon à 2 kilomètres autour de la ligne 610 pour les rabattements modes actifs
Partenaires	Région Nouvelle Aquitaine (AOM/AOT), conseil départemental de la Gironde, intercommunalités, communes, transporteur (DSP), associations d'usagers
Brève description du projet/action	Contexte : La ligne Transgironde 610 dessert le territoire de la COBAN entre les communes de Mios et d'Andernos, sur un linéaire empruntant l'infrastructure routière de la RD 3. La ligne propose 29 points d'arrêts entre Mios et Andernos ; chaque commune est desservie par un nombre de 3 à 10 points d'arrêts : 3 à Mios et Audenge, 10 à Andernos. L'interdistance entre chaque point d'arrêt va de 500 mètres à 2 kilomètres. Une connexion est assurée avec le PEI de Biganos et le TER (ligne 32 Arcachon – Bordeaux). La ligne est reliée aux principaux pôles générateurs de déplacements du territoire : zone commerciale de Biganos/Facture, établissement scolaires et de santé (Andernos, Audenge, Lanton, Biganos). Elle est connectée au réseau de transport de la COBAS au niveau de Biganos. En termes de fréquence de service, la ligne 610 offre une desserte régulière de 10 services (3 le matin, 3 le soir et 4 en milieu de journée) par jour (sur la semaine) entre 6h35 et 18h58 à partir de Mios (Lillet) dans le sens vers Andernos, et 10 services au départ d'Andernos (4 le matin, 2 le soir et 4 en milieu de journée). 9 services sont en correspondance avec le TER en gare de Biganos. En termes de fréquentation, la ligne 610 présente des résultats très variables d'un point d'arrêt à l'autre sur la ligne. Environ 45 000 passagers ont emprunté la ligne 610 entre septembre 2016 et août 2017. <i>(source comptage CD 33).</i> De nombreux points d'arrêts ont une attractivité très réduite (moins de 100 montées/descentes entre septembre 2016 et août 2017). <i>Le service d'été, prolongé jusqu'à l'arrêt « plage du Grand Crohot » à Lège présente une fréquentation de 1600 passagers (juillet/août 2017).</i> Le point d'arrêt le plus fréquemment utilisé est l'arrêt au PEI de Biganos avec 11217 montées/descentes par an). - Le point d'arrêt Centre à Andernos = 9655 montées/descentes/an - Le point d'arrêt Audenge Mairie = 7064 montées/descentes/an





Un point d'arrêt spécifique au Lycée Cote d'argent à Biganos présente un fort niveau de fréquentation à 3600 montées/descentes (sans compter les transports scolaires).

10 points d'arrêts ont une fréquentation comprise entre 1000 et 3600 montées/descentes : toutes les communes sont concernées (Mios, Biganos, Audenge, Lanton, Andernos).
Ces points d'arrêts sont connectés aux services de transports scolaires.

Contrairement à une idée reçue, **la saisonnalité** (incidence de l'été et des usagers touristes) est marquée dans un sens inverse : le niveau de fréquentation est plus faible en été qu'en hiver. Plusieurs analyses dont l'absence de déplacements des scolaires pourraient expliquer ces résultats : faiblesse de la performance commerciale, congestion relative plus marquée sur l'axe RD 3, plus grande liberté offerte par la voiture, réseau des circulations cyclables bien développé....



Remarque CEREMA :

Les données de fréquentation (source CD de la Gironde) analysées permettent d'avoir une vision de la fréquentation globale de la ligne et de distinguer le nombre de montées / descentes pour chaque point d'arrêt.

Ces données ne permettent pas de déterminer la nature et la qualité du trajet effectué par chaque passager ; on ne peut pas définir le parcours moyen (distance moyenne ou point d'arrêt à point d'arrêt) réalisé par chaque passager.

Il est communément acté que la ligne sert principalement à réaliser des déplacements locaux ou de proximité de courte distance (de 1 à 5 kilomètres en moyenne) mais les valeurs disponibles ne permettent pas de réellement objectiver cette acception / impression locale.

En termes de circulation et de performance commerciale :

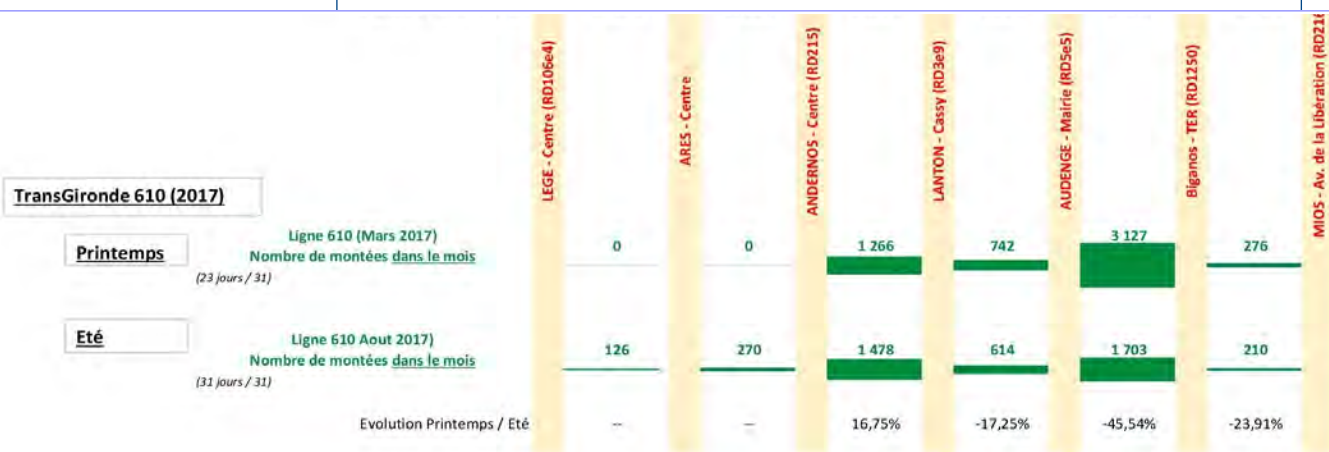
L'offre de service de la ligne 610 emprunte l'axe routier RD 3 qui est aussi l'axe structurant pour tous les déplacements sur le nord bassin.

Cette proximité des modes et ce partage contraint du réseau viaire principal constituent les conditions à certaines périodes (heures de pointes et estivale) d'une congestion relative ayant une incidence sur la vitesse commerciale de la ligne 610.

En chiffres, les valeurs constatées de la vitesse commerciale de la ligne 610 sont de

- 45 km/h en hiver
- 34 km/h en été

(source : CD 33 – service gestion opérationnelle des Transports- données mars 2017)



(source : serpent de charge Ligne 610 – CD 33 - 2017)

Problématique(s) :

Comment améliorer la performance et l'efficacité de la ligne dans la desserte de proximité le long de la RD 3 ?

Comment mieux desservir le territoire à partir de la ligne 610 remodelée ?

Quelles priorités pour promouvoir l'utilisation des transports collectifs ?

Description :

Partant du constat que la ligne 610 assure la desserte du territoire de la COBAN le long de la RD 3 et que son usage est plutôt tourné vers les déplacements de proximité ou de proche en proche (entre 1 et 5 kilomètres environ), **l'organisation d'un service en boucle ou en segment entre des pôles identifiés sur le territoire**, apparaît comme une piste d'amélioration de l'offre.

Elle semble répondre à un besoin de déplacement actuel ; déplacements locaux vers les aménités (commerces, services, scolaires ou de loisirs) ou pour se connecter à un autre mode, pour une population variée (jeunes, personnes âgées, occasionnels, pendulaires..).

L'organisation de la ligne 610 en boucle ou en segment, interconnectée au sein d'un pôle d'échange de proximité ou d'un carrefour de mobilité, permettrait de maintenir un service sur toute la liaison est/ouest du territoire et de mieux desservir / servir (en fréquence et en cadencement) les besoins de mobilité locale. Les connexions (rupture de charges mais temps d'attente réduits) étant localisées à des points clés du territoire.

Cette évolution pourrait être prolongée par une réflexion sur les types de véhicule assurant le service (capacité, mobilité, insertion dans la circulation) en fonction du niveau de fréquentation de ligne sur le segment ou la boucle.

La finalité est l'amélioration de la performance commerciale de la ligne (vitesse commerciale, satisfaction des usagers) et de l'efficacité du service et donc de l'intermodalité dans la pratique.

Quelle boucle ou segment sur le territoire le long de la ligne 610 ?

Proposition :

- Boucle 1 : entre Mios et Audenge (via Biganos PEI) * – connexion à Audenge arrêt Mairie avec Ligne 610B

Objectif : desserte PEI + zone commerciale de Biganos Facture et pôle de services.

- Boucle 2 : entre Audenge et Andernos (via Lanton) - connexion à Audenge arrêt Mairie avec ligne 610 A

Objectif : desserte aménités scolaires et de services vers Andernos et mobilités locales ou de proximité (commerces, services) dans les centres-bourgs.

- Boucle complémentaire estivale : service spécial vers les plages littorales (Grand Crohot) depuis Mios (connecté ou alternatif au service Mios et Go) en juillet et août pour la cible des populations jeunes

*** Le service de la ligne 610 couvre actuellement les besoins de déplacements sur deux collectivités : la COBAN et le Val de l'Eyre (entre Belin-Beliet et Andernos).**

Une réflexion sur l'amélioration de la performance du service doit donc intégrer les deux territoires, sauf à considérer que la prise de compétence de la COBAN lui permettrait de s'affranchir des besoins de mobilité du Val de l'Eyre. Ces derniers seraient alors repris ou couverts par le nouveau plan de déplacements interurbains du conseil régional Nouvelle Aquitaine.

Cette réflexion peut être mise en parallèle avec les travaux menés par le cabinet TRANSAMO (2016). Elle part du même constat (serpent de charge sur la ligne et la RD 3) et suppose des actions en segment ou en boucle autour d'un service de transport à haut niveau de service.

Elle répond aux mêmes enjeux, une demande forte de déplacements locaux, une nécessaire identification de polarisations secondaires, une attractivité croissante des points d'arrêts stratégiques et une problématique forte autour du trafic sur la RD 3.

Nos deux réflexions militent pour la mise en action d'un système de car / bus à haut niveau de service, complétée par des services légers de rabattements (motorisés ou modes actifs).



	<u>Note du Cerema :</u> <i>Le service actuellement opérationnel sur le territoire via la ligne 610 du conseil régional Nouvelle Aquitaine (autorité organisatrice des mobilités) est assuré en délégation de services public par la société Citram Aquitaine. La convention est active jusqu'en août 2020.</i> <i>La région Nouvelle Aquitaine lance actuellement l'élaboration du nouveau plan de transports à l'échelle du nouveau périmètre géographique : elle n'envisage pas dans l'immédiat (jusqu'en fin 2020) d'évolution sur la ligne régulière 610 qui dessert la COBAN qui pourraient générer des incidences financières. Le plan permettra de définir le nouveau réseau interurbain sur le bassin de déplacement girondin dont la DSP sera renouvelée en septembre 2020.</i> <i>La COBAN envisage en parallèle de devenir communauté d'agglomération (à court terme : 2018 ? 2019 ?). Elle deviendrait par cette mutation de fait, autorité organisatrice de transport urbain et scolaire sur son territoire et pourrait ainsi légitimement (compétence transports / mobilité) définir son plan de déplacements urbain sur la COBAN.</i> <i>La proposition ci-dessus s'inscrit dans cette logique de prise de compétence de la communauté d'agglomération du Nord Bassin d'Arcachon.</i>
	<u>Bénéficiaire(s) :</u> Les usagers des TC de la COBAN ; les habitants à proximité d'un point d'arrêt
Frein(s) / Levier(s) :	<u>Freins :</u> Le contexte de réforme territoriale et de transfert de compétence (département / région) inscrit l'action dans un calendrier « ralenti ». La DSP active jusqu'à août 2020 n'engage pas à la modification du fonctionnement actuel. Le coût de l'action pour la collectivité et l'impact en termes d'aménagement autour des pôles d'échanges secondaires. <u>Leviers :</u> La constitution de la COBAN en communauté d'agglomération et la prise de compétence Transports urbain et scolaire seront des facilitateurs de la révision du plan de déplacement sur le territoire. Le schéma régional de l'intermodalité doit être l'allié de la mise en œuvre d'actions en faveur d'une mobilité multimodale sur la COBAN. La projet de déplacements durables sur le nord bassin d'Arcachon porté par le conseil départemental de la Gironde doit aider à la redéfinition des mobilités sur le territoire et sur l'axe RD 3 (sites propres partiels, priorité bus aux feux de trafic, priorité bus dans les traversées de centre-bourg...)
Localisation de l'action	La ligne 610 sur son corridor de circulation et les connexions avec les pôles d'échanges ou carrefour de mobilité.
Budgets estimatifs :	<u>Coût de l'action :</u> Le service (ligne 610) tel qu'il est proposé aujourd'hui par la région Nouvelle Aquitaine est d'environ (données décembre 2017, source CRNA) : - charge d'exploitation ligne 610 : 600 000 € /an - déficit d'exploitation ligne 610 : 550 000 € /an
Calendrier de réalisation	Le contexte complique l'estimation du calendrier ; l'éventuelle prise de compétence de l'agglomération pourrait dessiner un calendrier réaliste à 24 mois pour une expérimentation : - élaboration du plan de déplacements urbains - élaboration du plan de déplacements scolaires - lancement de la consultation pour une délégation de service public

Impacts	<u>Impacts Paysagers</u> : création de pôles d'échanges de proximité ou carrefour de mobilité aux lieux de connexion des boucles pour favoriser la multimodalité – recherche d'intégration paysagère de ces espaces – utilisation du foncier disponible autour des points d'arrêts actuels <u>Impacts économiques</u> : risque de coûts supplémentaires pour la gestion et l'exploitation de la ligne 610 « morcelée » - potentialité d'amélioration de l'efficacité et de la performance de la ligne = augmentation de la fréquentation et des recettes générées.
Interaction avec autres fiches action	<u>Lien avec d'autres fiches actions/familles d'actions</u> : 7 - Identifier et développer des pôles d'échanges de proximité / carrefour de mobilité 11 - Améliorer les points d'arrêts TC sur le territoire <i>La combinaison de ces deux actions avec l'objectif d'amélioration du service TC L610 en boucle ou en segment dit sensiblement améliorer l'attractivité du service de transport collectif (dont l'usage est avant tout de proximité sur cet axe). La vitesse commerciale pourrait être améliorée par des véhicules peut-être plus réduits en dimension, une billetterie proposée sur les points d'arrêts / carrefour de mobilité, pourrait réduire les temps d'attente aux points d'arrêts liés à l'achat du ticket à bord du bus..</i> + schéma des mobilités douces sur la COBAN (réduction des discontinuités cyclables et rabattements modes doux vers les points d'arrêts TC)
Indicateurs	Indicateurs de réalisation : Evolution de la vitesse commerciale sur la ligne Evolution de la vitesse commerciale pour accéder au PEI de Biganos Indicateur de contexte : (facteurs exogènes permettant d'explicitier la réalisation complète, Evolution de la densité de population desservie par point d'arrêt (tampon à 2 kilomètres) Nombre d'arrêts du réseau accessibles en modes actifs sécurisés Part des usagers non résidents dans la ligne 610 Indicateurs de résultats : Evolution annuelle de l'offre (véhicule TC par kilomètre) et de la fréquentation (nombre de voyageurs) Evolution du nombre de voyages TC par habitants et par an dans les communes de la COBAN Part des déplacements intermodaux Evolution du coût moyen et de la recette moyenne par voyage Estimation des déplacements domicile-travail évités en heure de pointe = évolution des flux de trafics en heure de pointe sur RD 3

Réalisation	
Efficacité	
Coût	

Enjeux/ orientations ou famille d'action	Offres de transports collectifs et de transports à la demande – amélioration des fréquences, des cadencements et des rabattements vers les transports collectifs de personnes.
Objectif	Améliorer la performance des services de transports collectifs de proximité (transport à la demande TAD) ; assurer la performance des connexions entre les modes et les services de transport et limiter/réduire les phénomènes de rupture de charge (temps d'attente entre les modes et les services) ; promouvoir les modes de rabattements doux vers les services de transports collectifs.
N° 10 (Offres TC/TAD)	Améliorer la performance et le fonctionnement du TAD (transport à la demande) sur le territoire
Cadre géographique	Le territoire de desserte du TAD de la COBAN (lignes actuelles et lignes futures), en interconnexion avec les autres modes / services de transport, en relation avec les autres services de transports de proximité de la COBAS et du Val de l'Eyre.
Partenaires	Conseil régional Nouvelle Aquitaine, transporteurs locaux, entreprises de taxis...
Brève description du projet/action	Contexte : Fin 2013, la COBAN a instauré, avec le concours du conseil départemental de la Gironde, un service de transport à la demande : Transgironde Proximité. Ce service a pour vocation de compléter l'offre de service de transports collectifs sur le territoire, en proposant des services de rabattement ou de connexion pour des déplacements locaux et intracommunaux (ou intracommunautaires). Le fonctionnement du TAD proximité est assuré selon trois principes : - les usagers doivent s'inscrire auprès de la COBAN qui gère le fichier des abonnés - la centrale de réservation est gérée par la société Cityway, sous maîtrise d'ouvrage du conseil départemental de la Gironde - les déplacements sont assurés par la société CITRAM, sous maîtrise d'ouvrage du conseil départemental de la Gironde. Le service est accessible à tout public à partir de 16 ans et fonctionne sur les 8 communes de l'intercommunalité. La tarification proposée est de 2,6 € par voyage ou de 4,2 € pour un trajet aller-retour. Le ticket de TAD proximité de la COBAN donne également accès au réseau Transgironde (ligne 601 Lège / Bordeaux ou ligne 610 Andernos/Belin-Beliet, ligne 611 Lège / Lacanau en été) depuis les arrêts situés sur le territoire. <u>L'utilisation du service TAD proximité en quelques chiffres :</u> (chiffres 2016 – source COBAN) Inscrits = 2868 Nombre de trajets = 11397 (en 2014), 11119 (en 2015), 11983 (en 2016) <u>Répartition par type d'utilisateur :</u> - PMR = 35 % - personnes en insertion = 7 % (forte hausse recensée) - personnes âgées (plus de 75 ans) = 41 % - autre public = 17 %

TransGironde
PROXIMITÉ



Motifs de déplacements en TAD :

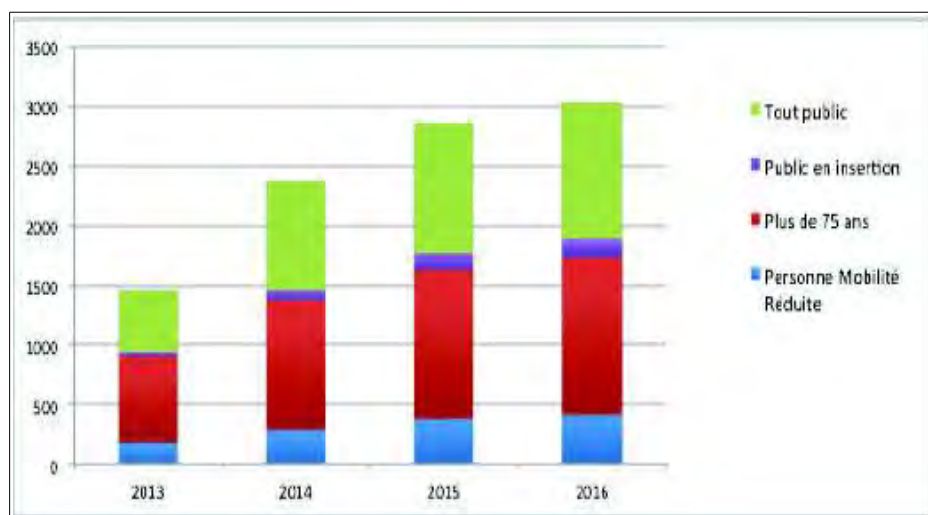
- achats et commerces = 14 %
- **Rendez-vous médical = 28 %**
- domicile-travail = 6 %
- correspondance TC Transgironde = 6 %
- **autre = 46 % (= une lisibilité peu évidente sur ces motifs)**

Pas de chiffres précis sur les rabattements vers les pôles d'échanges intermodaux de Biganos et de Marchepierre. Biganos reste un pôle principal pour les déplacements réalisés par le TAD : le PEI et la zone commerciale sont des attracteurs qui concentrent à eux deux la moitié des trajets réalisés sur Biganos.

Nombre de voyageur par navette / TAD : (source COBAN – 2016)

Le taux est sensiblement supérieur à 1 (entre 1,1 et 1,2 voyageur par navette en moyenne) ; il est le reflet des déplacements réalisés pour motif santé et accès aux services de santé, dont les demandeurs sont souvent accompagnés.

En synthèse, le TAD est perçu (ou vécu) comme un mode ou service de déplacement individuel et non collectif ; dans cette caractéristique, il se rapproche de la fonction « taxi social ».



(source : COBAN – commission déplacements transports – 5 juillet 2016)

Problématique(s) :

Comment améliorer la performance du TAD (révision des types de service) ?

Quelles fonctionnalités privilégier pour un TAD efficace ?

Quels objectifs pour un transport de proximité en complémentarité avec les autres services de transports collectifs ?

Quelles cibles de public privilégier pour le transport de proximité ?

Mutualisation des transports de proximité ? Redimensionnement des services de TAD ?

Connexion des TAD (COBAS, Val de l'Eyre) ?

Faire du TAD un outil de rabattement vers les transports collectifs ?

Description :

Réflexion sur les publics cibles :

Cible 1 =

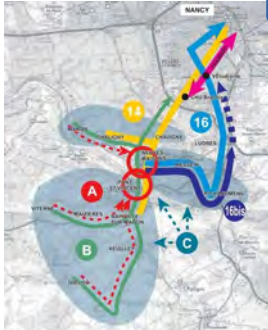
Le retour d'expérience du TAD sur la COBAN montre que **les personnes âgées et les PMR** constituent la majorité des publics déplacés grâce à ce service (41 % plus de 75 ans et 35 % PMR).

Les besoins de ces populations concernent principalement **l'accès aux services de santé** (28 % des déplacements totaux). La fonction du TAD est donc dans ce cadre, apparentée à du taxi-service ou taxi-santé.

Ce besoin peut donc être réalisé (en partenariat avec les services sociaux locaux et départementaux et les services d'aide à la personne – locaux ou départementaux) à partir de types de véhicules légers (de type taxi médical), en complémentarité avec les entreprises de taxis ou d'ambulance locales... ?

Action 1 = adapter le service TAD **personnes âgées (+ 75 ans)** avec des véhicules légers (compatibles PMR).

Mode de fonctionnement = **porte à porte** avec prise en charge au domicile et dépose au lieu de rendez-vous médical



Cible 2 =

Les personnes en insertion constituent, à priori, une cible à privilégier pour faciliter les déplacements des populations en situation de dépendance (au sens mobilité, car non détenteur d'un moyen de locomotion).

C'est la dimension sociale et insertion professionnelle du transport de proximité qui est ici retenue.

Cette cible peut accéder à un transport de proximité durant la phase de construction de son parcours professionnel jusqu'à l'obtention d'un moyen de locomotion.

La fonction ou l'usage déplacement domicile-travail vers l'insertion professionnelle est la caractéristique de ce TAD.

Action 2 = Le service fonctionne sur le mode **ligne virtuelle avec arrêts et horaires fixes** (définis en partenariat avec les acteurs sociaux économiques, les employeurs et les centres de formation locaux).

La (ou les) ligne(s) virtuelles sont élaborées et communiquées en amont (identification des circuits, des points d'arrêts et des horaires virtuels).

Le moyen de transport ne parcourt la ligne que si, au moins, une réservation (via la centrale de réservation Cityway), a été effectuée sur le trajet prévu (au plus tard 45 minutes avant la réalisation du service).

Le pré-requis : dessiner une cartographie des lignes virtuelles de transports de proximité en interconnexion avec les pôles générateurs de déplacements et les carrefours de mobilités (pour faciliter la connexion transports collectifs / TAD), identifier les points d'arrêts TAD et les rendre lisibles sur le territoire de la mobilité



Retour d'expérience sur ce type d'action = le réseau de transport à la demande Tedi Bus dans la communauté de communes du chardon lorrain ; le réseau de transport de proximité Toulon Provence Méditerranée ; le réseau de transport à la demande de la communauté de communes de Lacq Orthez (CCLO), Mobilacq...

Réflexions sur les fonctionnalités et les objectifs :

Le modèle de réservation tel qu'il existe aujourd'hui sur la COBAN pour le transport de proximité paraît le plus adapté et efficace pour capitaliser et assurer une bonne réactivité.

La plateforme Cityway, comme centrale de réservation, donne de bons résultats et permet une prise en compte efficace de toutes les demandes.

Quid de la poursuite de la collaboration/partenariat avec Cityway si la COBAN prend la compétence Transport dans le cadre de la constitution de la communauté d'agglomération ?

Nous avons, ci-dessus défini des propositions de cibles prioritaires de population pour le service de transport de proximité. Ces cibles et les actions proposées présentent des formes de fonctionnement distinctes qui impliqueraient une redéfinition du fonctionnement actuel. Ces adaptations semblent nécessaires pour mieux correspondre aux besoins des publics cibles et permettre une amélioration de la performance globale.

La question de la tarification doit pouvoir également être abordée et révisée : les recettes commerciales du service concourent à la mesure de l'efficacité / rentabilité et à l'amélioration du taux de couverture du service (recettes/dépenses).

La politique tarifaire est du ressort de l'autorité organisatrice du service (le conseil régional Nouvelle Aquitaine actuellement). Le service doit rester attractif pour les publics cibles.



Pratiques tarifaires au sein des différents systèmes de TAD :

- instauration d'un prix d'accès au service (abonnement) – droit individuel « taxi pass »
- paiement du voyage consommé
- tarification spécifique (au voyage, au forfait, dégressive en fonction du nombre de personnes transportées, de la durée du temps de trajet, de la distance parcourue, de la zone desservie lors du voyage...)

Les modulations tarifaires pratiquées :

Selon les catégories d'usagers, des modulations tarifaires sont pratiquées ou proposées ; elles tiennent compte des objectifs du service, de critères sociaux ou commerciaux. Ces critères concernent souvent :

- le niveau de revenu de l'usager
- le lieu de résidence
- l'âge ou la catégorie socio-professionnelle
- des critères physiques

Ces modulations vont de la réduction tarifaire à la gratuité complète dans certains cas.

Retour d'expériences sur ces pratiques tarifaires :

Le service TAD 106 assuré par Tisseo sur la métropole de Toulouse (<http://www.tisseo.com>), le service Taxi autoplus sur la commune de La Rochelle, le service TAD sur la commune d'Orléans (<http://www.semtao.fr>), le service Taxi Co sur le pays de barr et du Berstein (<http://www.pays-de-barr.com>) ; le service TAXITUB » sur l'agglomération de Bourg en Bresse (<http://www.setub.com>) ; TAD Aix les bains (<http://www.st2a.net>).....

Action 3 : révision de la politique tarifaire du TAD proximité de la COBAN* (*dans le cas où la COBAN prend la compétence transport sur son ressort territorial).

- instauration d'un prix d'accès au service (abonnement payant adaptatif)
- paiement au voyage tenant compte de la durée, de la distance, de la zone (tarification spécifique) et du nombre de personnes transportées
- Mise en place de la modulation tarifaire sous critères (revenus, physiques, sociaux)
- interopérabilité billettique sur tout le réseau COBAN

Réflexions sur les pistes de mutualisation des transports de proximité : COBAN, COBAS, Val de l'Eyre

Les trois services de transports à la demande, sur le territoire du bassin d'Arcachon ou en proximité fonctionnent de manière autonome (en régie ou en délégation de service public) en partenariat avec le conseil régional Nouvelle Aquitaine depuis 2013.

Chacun de ces services ont des modalités de mise en œuvre et de fonctionnement qui leur sont propres (centrale de réservation pour les uns, gestion par la communauté de communes pour les autres, tous publics ou publics ciblés...).

Globalement ces services répondent principalement aux besoins des populations âgées, pour les déplacements vers les services de santé.

Ces trois services ne sont pas reliés et ne fonctionnent pas en complémentarité. Il n'y a pas de connexion entre les services, ni de lieu de mobilité (ou carrefour de mobilité ou pôle d'échange) où les 3 services pourraient être reliés.

Même si la question de la compétence pour organiser et gérer un service de transport public de type TAD reste prégnante (la COBAS est aujourd'hui compétente sur ce thème, la COBAN pourrait le devenir en devenant communauté d'agglomération), les pistes de mutualisation autour de ces services peuvent être explorées.

Le Cerema propose quatre axes de réflexion ou d'actions sur le sujet de la mutualisation :

- **axe 1 = Mutualisation du TAD proximité pour les PMR** (personnes à mobilité réduite) entre la COBAN, la COBAS et le Val de l'Eyre.
Ce public cible nécessite des véhicules adaptés et des conditions de transport et de

	fonctionnement du service spécifiques (porte à porte, accompagnement éventuel, accès tous services). Le service doit être réactif et doit fonctionner dans un délai parfois contraint. <u>Avantages pour la collectivité</u> : partage des investissements et des coûts de fonctionnement sous la compétence COBAS ou COBAN, meilleur maillage du territoire, accessibilité non contrainte à tout le territoire géographique des trois intercommunalités. - Axe 2 = Mutualisation des fonctions de réservation / centrale de réservation entre la COBAN et le Val de l'Eyre (dans un premier temps) Cette fonction importante du cadre de gestion et de fonctionnement du TAD, en étant assurée par une centrale ou plateforme de réservation, facilite le travail d'élaboration des tournées et feuilles de route des services de TAD. La mutualisation de ce service serait un gain certain pour les collectivités aujourd'hui non pourvues de ce service (assurée en temps réel par un agent de la collectivité ou de la société de transport assurant le service). - axe 3 = Mutualisation de la fonction communication et animation de la mobilité de proximité L'animation et la communication autour des services de transports (collectifs ou de proximité..) apparaît essentielle aujourd'hui pour donner à lire les offres existantes et faciliter leur utilisation. La création d'une mission ou d'une fonction Conseil en mobilité ou animation mobilité prend tout son sens sur l'exemple de la mutualisation possible autour du TAD. En effet, de nombreux usagers ne maîtrisent pas, ou n'ont pas connaissance, du service et de ses capacités et de leur droit à l'utiliser et dans quelles conditions. Cette remarque est soutenable également pour les autres services de mobilité connus ou pas par les habitants et usagers potentiels. - axe 4 = Mutualisation de la billettique = interopérabilité billettique entre les trois TAD et les transports collectifs sur le territoire (COBAN, COBAS, Val de l'Eyre) Cette action permettrait d'initier la mise en connexion des services de TAD et de favoriser les translations de l'un à l'autre. Elle pourrait être couplée avec l'offre de transport collectif de manière à assurer l'interopérabilité billettique tous modes sur le bassin d'Arcachon (incluant la partie connexion TER dans les gares de Biganos et de Marcheprime) Bénéficiaire(s) : Au premier niveau, principalement les usagers du TAD Indirectement les collectivités (révision de la politique tarifaires, mutualisation des ressources) Tout aussi indirectement les collectivités par l'amélioration de la performance du service (au sens meilleure satisfaction des besoins des usagers cibles)
Frein(s) / Levier(s) :	Freins : La question de la compétence transport, évoquée plus haut, reste à résoudre pour acquérir la maîtrise dans l'organisation du service. La mutualisation de tout ou partie des services ou des fonctionnements exige un partage et une gouvernance partagée avec des concessions : tous les acteurs (élus des territoires) sont-ils prêts à engager l'action concrète de ces mutualisations ? Leviers : Les démarches parallèles en cours constituent les signes du changement en cours dans les politiques publiques de mobilité sur les territoires (déplacements durables du nord bassin, interopérabilité billettique sur le pays Barval, Elaboration du schéma des mobilités, guichet unique de l'information transport...)
Localisation de l'action	1^{er} niveau = territoire de la COBAN en interconnexion Val de l'Eyre et COBAS 2^{ème} niveau = le pays BARVAL (dans le cadre de la mutualisation éventuelle des services) 3^{ème} niveau = les communes et les pôles générateurs de déplacements (services, commerces et lieux d'intermodalité)
Budgets estimatifs :	Coût de l'action : A titre indicatif, la fondation Nicolas Hulot et le réseau action climat France ont élaborés des études sur les coûts d'optimisation du TAD en milieu rural ; les fourchettes estimatives pour l'amélioration de

	la performance de ces services vont de 20 à 100 K euros par an. Pour mémoire, le service de TAD de la COBAN présente (pour 2016) un déficit d'exploitation de 299 361,38 euros. Le conseil départemental de la Gironde a participé au règlement de ce déficit à hauteur de 43 433 euros (soit 14,5%) - <u>la participation est plafonnée compte tenu du coefficient de solidarité de la communauté de communes.</u>
Calendrier de réalisation	Court terme : révision de la politique tarifaire du TAD de la COBAN Moyen terme ; construction des lignes virtuelles et de la cartographie des lignes Long terme (18 à 24 mois) = mutualisations autour des fonctionnements du TAD au sein du pays Barval
Impacts	Paysagers : inscription des points d'arrêts des lignes virtuelles au niveau des pôles secondaires de mobilité Économiques : mutualisation des fonctions de réservation, de la billetterie, ... Sociaux : amélioration des connexions entre territoires et accès à plus de services pour certaines populations
Interaction avec autres fiches action	<u>Lien avec d'autres fiches actions/familles d'actions :</u> 7 – Identifier et développer des pôles d'échanges de proximité/ secondaire 9 – Améliorer la performance du service TC – ligne 610 par des systèmes en boucles 11 – Améliorer les points d'arrêts TC sur le territoire
Indicateurs	Le taux d'usage du TAD : nombre de voyages annuels rapporté à la population du secteur desservi. Le taux de remplissage : nombre de personnes transportées par course dans le véhicule Le niveau de service : nombre de voyages réalisés sur une année Le niveau de fréquentation : nombre de voyageurs transportés par type de public Le taux d'intermodalité : nombre de voyages réalisés en connexion avec un autre mode de TC