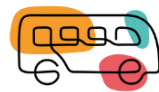


PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DU NORD BASSIN



**Adoption
Juin 2023**



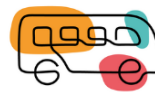


TABLE DES MATIÈRES

I - PRÉAMBULE.....	5
A – Le PDMs un outil souple et stratégique pour organiser les mobilités sur le territoire	5
B – Une stratégie de mobilité adaptée aux enjeux des communes du Nord Bassin et aux besoins de leur population	6
C – L’élaboration du Plan de Mobilité Simplifié du Nord Bassin..	8
II - DIAGNOSTIC	10
A – Un territoire attractif, dynamique et multipolaire impactant les déplacements	10
B – Une polarisation du territoire conduisant à des trafics très importants sur les axes routiers majeurs	12
C - L’échelle de la mobilité du quotidien est forte, véritable opportunité pour développer les modes alternatifs à la voiture	18
III - LA STRATÉGIE AUTOUR DE TROIS DÉFIS	20
A - Orientation stratégique I : garantir l'accessibilité, l'attractivité et l'intermodalité sur le Nord Bassin	22
B - Orientation stratégique II : mettre en œuvre une stratégie de transition pour amplifier le développement des modes alternatifs	31
C - Orientation stratégique III : mobiliser les acteurs pour les accompagner vers des mobilités décarbonées.....	37
Action transversale : assurer un pilotage performant du PDMs et une animation territoriale forte	42
IV - CALENDRIER	43







I -PRÉAMBULE

Communauté de Communes du Bassin d'Arcachon Nord créée au 1^{er} janvier 2004, la COBAN, est devenue Communauté d'agglomération, au 1^{er} janvier 2018, entraînant le transfert de nouvelles compétences et tout particulièrement en matière de transport. En effet, du fait de sa transformation, elle est devenue Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur les 8 communes du territoire du Nord Bassin.

A – Le PDMs un outil souple et stratégique pour organiser les mobilités sur le territoire

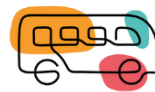
La Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités (LOM) a transformé le cadre des politiques de mobilité. Son objectif principal est de faciliter les transports du quotidien, en favorisant l'élaboration de stratégies et d'actions adaptées aux enjeux et aux situations locales. Pour ce faire, elle a renforcé le rôle des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et leur a donné de nouveaux leviers d'action avec notamment l'outil du Plan De Mobilité Simplifié (PDMs) lequel vise les AOM situées hors des grandes agglomérations dont la population est inférieure à 100 000 habitants.

Le cadre juridique du plan de mobilité simplifié est volontairement limité afin de permettre une souplesse dans sa déclinaison et une grande adaptabilité des démarches : il n'a pas de relations juridiques avec d'autres documents (n'a donc ni d'effet juridique ni caractère d'opposabilité).

Le PDMs doit permettre à la COBAN et ses communes membres de définir les mesures prioritaires à mettre en œuvre notamment en matière de desserte en transports collectifs, d'accessibilité piétonne et cyclable, d'intermodalité.

Cet outil doit permettre de :

- Faire l'état des lieux des actions existantes et définir les mesures et actions prioritaires à mettre en place
- Intégrer les spécificités du territoire
- Définir la politique de mobilité du territoire ; répondre aux enjeux du Projet de Territoire 2022 – 2030 en proposant des solutions pour les déplacements de proximité et les déplacements domicile – travail
- Rendre effectif le droit à la mobilité pour tous
- Couvrir l'ensemble du ressort territorial de l'AOM et s'articuler avec les territoires voisins
- Considérer les plans de mobilité employeurs et les autres politiques publiques, telles que l'urbanisme, l'habitat, le développement économique, la qualité de l'air...



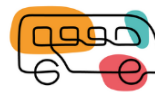
B – Une stratégie de mobilité adaptée aux enjeux des communes du Nord Bassin et aux besoins de leur population

Depuis sa prise de compétence, la COBAN encourage les usagers à utiliser les modes alternatifs à la voiture en créant les conditions favorables à leur utilisation.

BILAN DES ACTIONS MENÉES PAR LA COBAN



TRANSPORT SCOLAIRE ET A LA DEMANDE	MOBILITES ACTIVES
<ul style="list-style-type: none"> • 2 500 inscrits pour 600 utilisateurs réels du TAD - 6 véhicules (groupage faible avec 1,17 personne en 2019). Les courses effectuées sont à forte vocation médicale et sociale • 31 services scolaires transportant 1960 élèves dont 510 lycéens, 990 collégiens et 460 primaires 	<ul style="list-style-type: none"> • 8 km d'infrastructures cyclables réalisées entre 2018 et 2022 et 10 km programmés entre 2023-2024 (fin PPI) • Mise en place dispositif d'aide à l'achat d'un VAE 01/07/2022 au 31/12/2023 • Développement des équipements associés à la pratique du vélo : 116 arceaux vélos, 21 stations de gonflage • Expérimentation de la peinture luminescente pour sécuriser les mobilités actives nocturnes en 2022 • Evaluation de la fréquentation des aménagements cyclables : 2 compteurs cycles, 2 compteurs cycles & piétons



La collectivité souhaite aller plus loin en se dotant d'une stratégie locale ambitieuse en matière de mobilité et en faveur de l'intermodalité.



La COBAN s'inscrit dans la démarche d'un plan volontaire, décliné dans un projet opérationnel territorial de mobilité, aux actions portées prioritairement par la COBAN mais également avec d'autres acteurs publics ou privés, au bénéfice des habitants et usagers du territoire.



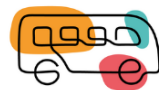
Pour le territoire, il s'agit de passer **d'une mobilité subie à une mobilité choisie et organisée** :

- En confortant les projets en cours
- En coordonnant les outils de mobilité à l'échelle des 8 communes par un portage fort et une animation territoriale
- En créant un nouveau réseau de transport urbain pour favoriser les déplacements de proximité entre les communes et au sein de chacune d'entre elles
- En déployant toutes les actions du PDMs au bénéfice des habitants, des acteurs économiques, des actifs du territoire et des usagers
- En renforçant l'agglomération en tant que « vitrine » de la mobilité sur le territoire.

Il s'agit ainsi pour la COBAN d'établir une **stratégie de mobilité partagée et opérationnelle** à court et moyen terme sur la base du Projet de Territoire à horizon 2030 et des réflexions déjà engagées (schéma des mobilités, schéma des modes doux). L'objet de ce plan est de permettre le développement de toutes les mobilités, pour se déplacer simplement et efficacement (déplacements de proximité, déplacements domicile – travail).

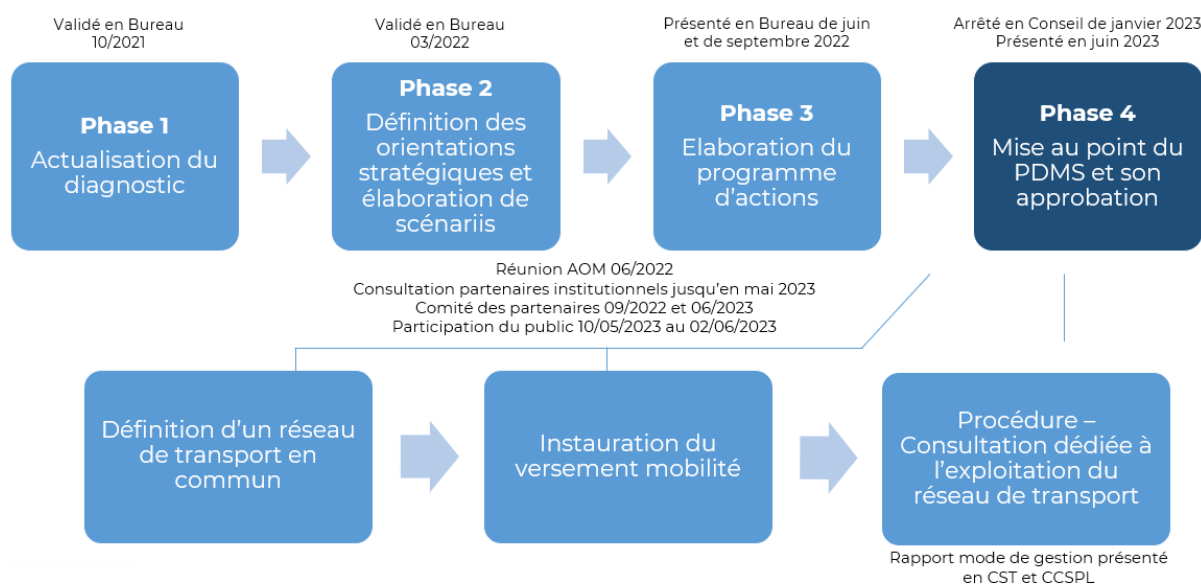
Le Plan permet en outre de dépasser la seule vision par projets ponctuels et isolés. Il crée une cohérence d'ensemble avec les autres politiques sectorielles pour une action publique plus efficace. Il s'agira notamment de veiller à la bonne articulation avec la stratégie économique de l'agglomération et d'assurer une coordination active avec l'ensemble des acteurs locaux.

Véritable feuille de route pour la COBAN, le PDMs du Nord Bassin fixe donc les orientations et de nombreuses actions en matière de développement des transports en commun, d'essor des modes actifs (vélo, marche à pied, trottinettes...) et plus globalement des modes alternatifs à l'usage de l'automobile individuelle (autosolisme).



C – L'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié du Nord Bassin

Quatre phases ont marqué l'élaboration du PDMs : diagnostic, définition des orientations stratégiques et scénarios, élaboration du programme d'actions et mise au point du PDMs. Un travail plus approfondi a également été mené en parallèle pour définir un futur réseau urbain (et procédure de consultation dédiée à l'exploitation du futur réseau) et instaurer le versement mobilité sur le territoire.



Pour procéder à l'élaboration du PDMs Nord Bassin et travailler en concertation territoriale, il a été fait appel à la contribution des élus, acteurs, citoyens du territoire et partenaires avec notamment :

- **Bureau des Maires réuni tout au long de la démarche** dès le lancement en janvier 2021, pour piloter, débattre et valider chacune des étapes
- **Comité des partenaires consulté** (en septembre 2022 et juin 2023) ; ce comité est composé des entreprises, associations, offices de tourisme, conseils citoyens, établissements scolaires, associations d'usagers du TAD et d'habitants tirés au sort.
- Mobilisation citoyenne par le biais de la saisine en avril 2022 du **Conseil de Développement du Pays Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre** (réunion plénière en juillet 2022, contributions en septembre 2022 et février 2023)
- Rencontre des **AOM limitrophes et partenaires** dès juin 2022 et tout au long de la démarche (Communauté d'Agglomération Bassin d'Arcachon Sud, Bordeaux Métropole, Communauté de communes du Val de l'Eyre, Région Nouvelle Aquitaine, Département de la Gironde, Syndicat du SCoT



SYBARVAL) pour présentation et échanges concernant les documents prospectifs. Au-delà des rencontres, une saisine de ces acteurs institutionnels pour avis et contributions sur le projet a été effectuée entre février et mai 2023

- **Séminaire avec les élus locaux** en juillet 2022 et janvier 2023 en commissions réunies (orientations stratégiques et opérationnelles et ateliers sur le plan d'actions)
- Rencontres au fil de la démarche **d'acteurs locaux et partenaires locaux, régionaux, nationaux et échanges d'expériences** (exemple visite - rencontre de l'agglomération grenobloise concernant les politiques de mobilités actives en septembre 2022)
- **Participation du public** qui s'est tenue du 10 mai au 2 juin a permis de recueillir plus de 70 contributions d'habitants ou d'usagers. Une grande majorité (80% des répondants) est favorable à la mise en œuvre du PDMs et a émis des observations confortant les projets inscrits au plan.

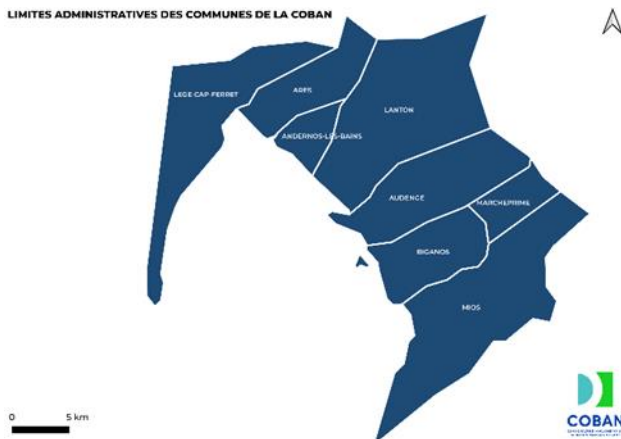
Cette mobilisation depuis 2021 a permis de nourrir les orientations et les pistes d'actions, qui ont donné lieu à la finalisation du PDMs, dont le projet a été arrêté au conseil communautaire du 31 janvier 2023 puis approuvé au conseil communautaire du 27 juin 2023.



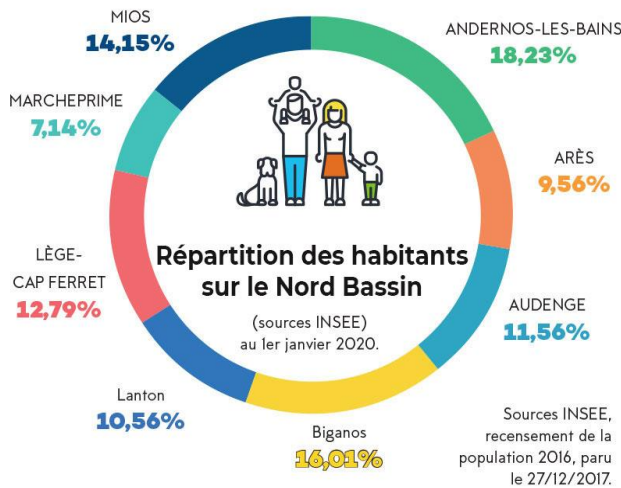
II - DIAGNOSTIC

La COBAN a réalisé un bilan des actions, couplé à un diagnostic du territoire et de la mobilité permettant ainsi de dégager les points saillants et les enjeux majeurs pour le Nord Bassin.

A – Un territoire attractif, dynamique et multipolaire impactant les déplacements

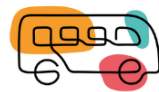


La Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Nord fédère huit communes : **Andernos-les-Bains, Arès, Audenge, Biganos, Lanton, Lège-Cap Ferret, Marcheprime et Mios** dont 6 communes riveraines du Bassin d'Arcachon. Le territoire a une superficie totale de 605 km² dont 80% est couvert par la forêt et dispose de 60 km de littoral.



Le territoire de la COBAN est doté d'un cadre de vie attractif de par ses espaces de nature préservés remarquables. La population permanente de la COBAN s'élève à **70 862 habitants** au 1er janvier 2022 et augmente considérablement en période estivale pouvant atteindre jusqu'à 150 000 habitants du fait de son fort attrait touristique. 38 % de la population est composé de familles avec enfants.

Le revenu annuel moyen par ménage est de 22 000 €. **7 600 entreprises** sont implantées sur le Nord Bassin, dont 65,3 % de commerces et de services. On n'y dénombre pas moins de **18 230 emplois** et **15 parcs d'activités** gérés par la COBAN. L'agglomération du Nord Bassin dispose d'un fort potentiel touristique avec une concentration de lieux de campings et hôtels ainsi que des services de proximité dans les centres urbains du territoire.



La COBAN est un territoire très dynamique sur le plan démographique avec une évolution annuelle moyenne de 2,1% entre 2013 et 2019 comparé à celui de la Gironde qui s'élève à 1,3% sur la même période.

D'après le SCOT, sur la période 2017-2024, le territoire continuerait à accueillir en moyenne près de **1 000 habitants supplémentaires par an**, contre plus de 1 300 nouveaux habitants observés chaque année sur la période 1999-2008.

De plus, la pression foncière est forte sur le Nord Bassin avec une différence nette de dynamique :

- Les **communes du nord plutôt résidentielles, âgées et au coût de foncier important**
- Les **communes du sud ciblées par des jeunes ménages actifs**

Le projet de SCOT affiche des ambitions importantes de création de logements et ainsi d'évolution de la population pour répondre à cette demande de logements forte notamment de la part de jeunes ménages travaillant sur la métropole bordelaise. Cette évolution concerne en particulier le sud de la COBAN et devrait se traduire par des densifications de bourgs et des perspectives démographiques fortes (ex Mios, Biganos, Marcheprime).

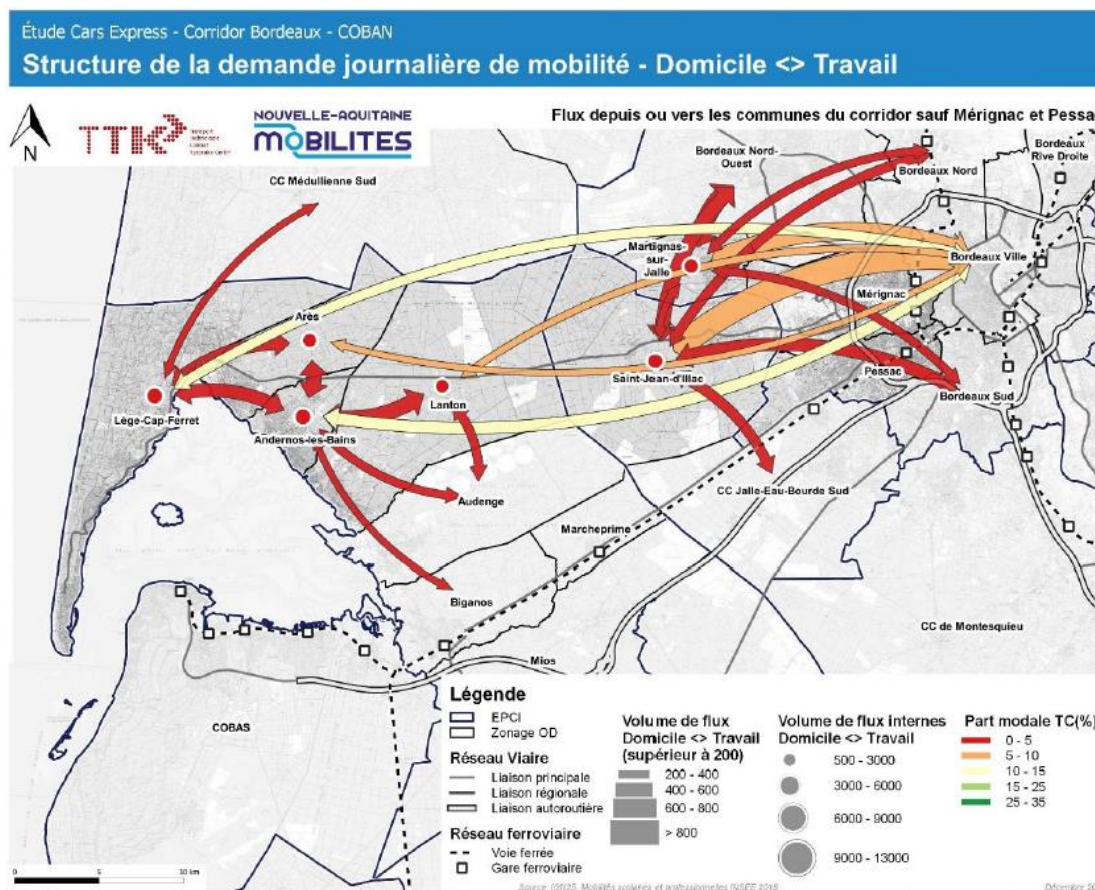
Le Nord Bassin est un territoire où la population, les emplois et les pôles générateurs sont concentrés le long du littoral et des axes routiers. Le territoire dispose de plusieurs centralités, parfois spécialisées, ce qui impacte fortement les déplacements (exemples : Biganos au sud, pôle industriel, commercial et serviciel, Arès-Andernos au nord, pôle administratif commercial et santé). De nombreux projets en cours renforcent cette **multipolarité**.

L'agglomération est située à l'interface des forêts des Landes, du bassin d'Arcachon, de l'océan Atlantique mais aussi dans l'aire d'attraction de la métropole (nouveau zonage en aires d'attraction des villes, INSEE, 2020) laquelle induit des mouvements pendulaires et touristiques importants.

L'étude Car Express pilotée par Nouvelle-Aquitaine Mobilités a mis en avant au travers de l'analyse des flux domicile - travail de 2019 (source Insee) que plus de **8 400** personnes rejoignent la Métropole quotidiennement (soit 10% environ travaillent dans les zones de Mérignac ou Pessac et 15% dans le reste de la métropole de Bordeaux) et qu'environ **2 000** navetteurs font le trajet inverse (habitant la métropole et travaillant sur le Nord Bassin). De plus, les flux depuis Bordeaux Métropole vers la COBAN augmentent significativement en période estivale.



Une **part majoritaire des déplacements pendulaires des habitants du Nord Bassin (60%) sont internes au territoire** (entre communes) avec des flux majeurs au Nord du territoire entre Lège-Cap Ferret, Arès, Andernos-les-Bains et Lanton et des flux conséquents Nord-Sud entre Andernos-les-Bains, Audenge et Biganos.

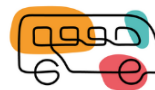


B – Une polarisation du territoire conduisant à des trafics très importants sur les axes routiers majeurs

Afin de mieux appréhender les flux entrant et sortant du territoire et d'identifier les logiques de déplacement, il est nécessaire d'appréhender l'armature et la desserte du territoire en fonction des différents modes de transport présents.

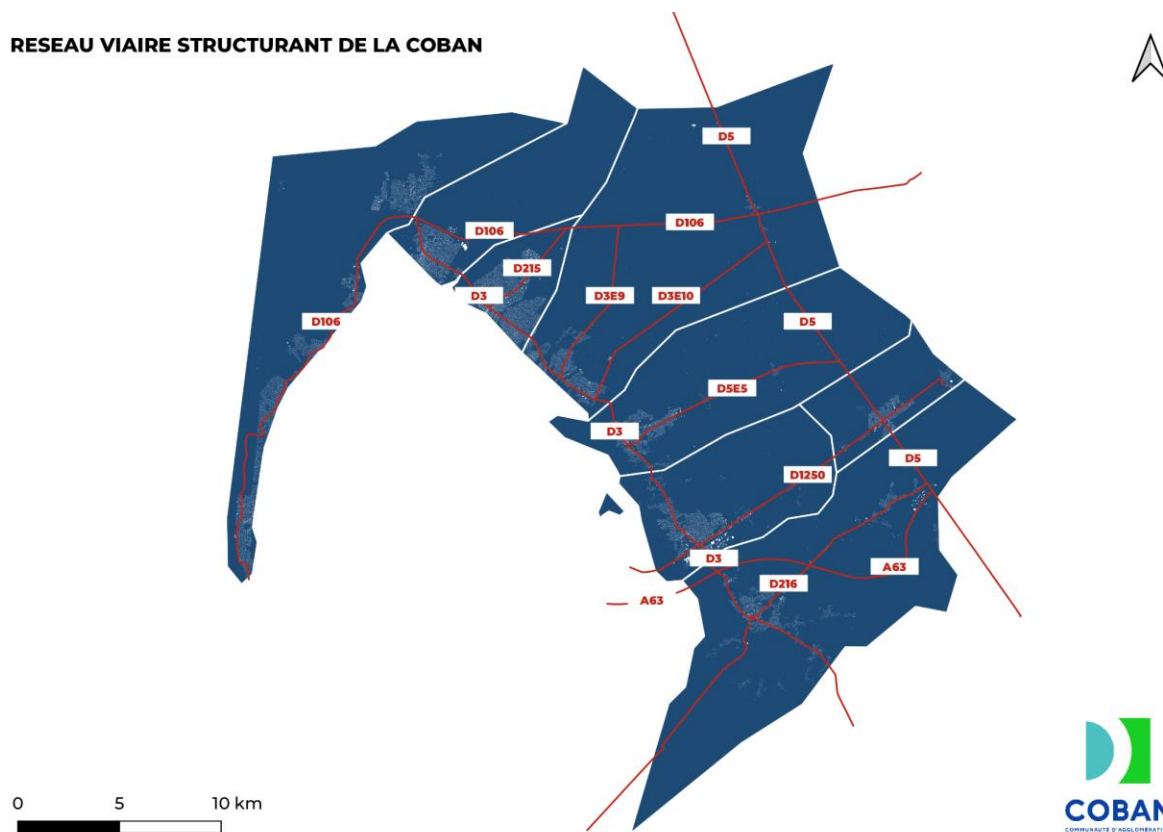
La COBAN est essentiellement desservie par 3 axes est/ouest :

- **L'A63** (axe Bordeaux-Espagne) qui dessert notamment les communes de Marcheprime et de Mios et qui permet de se connecter à l'A 660 desservant Mios et Biganos et la direction du sud-bassin



- **La D1250**, ancienne nationale menant à Arcachon, qui dessert notamment Marcheprime et Biganos
- **La D106** desservant Lège-Cap Ferret, Arès, Andernos-les-Bains et Lanton.

RESEAU VIAIRE STRUCTURANT DE LA COBAN



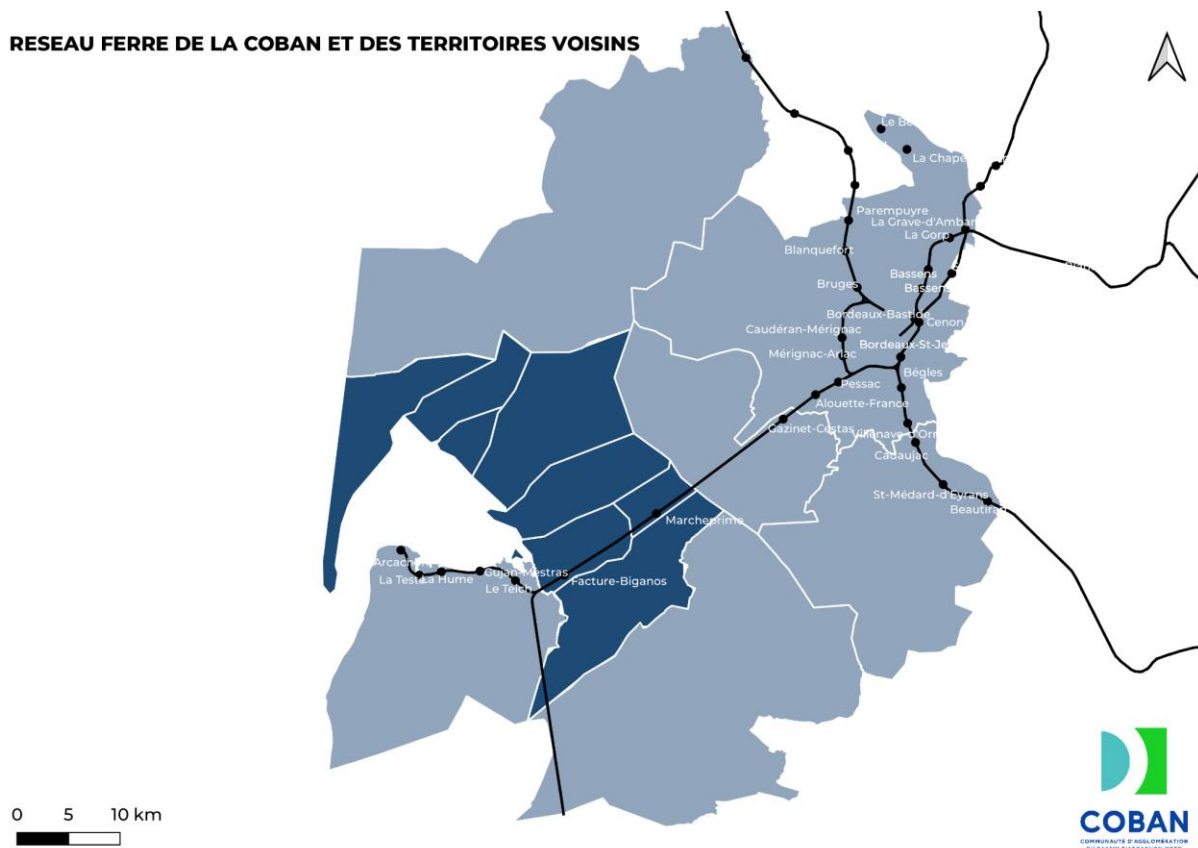
Deux voies nord-sud assurent des jonctions intra-territoriales :

- **La D3** permet la desserte de l'ensemble du tour du Bassin d'Arcachon et un maillage fin de toutes les communes « ayant une façade maritime ». Cet axe est structurant pour la COBAN mais il apparaît comme inégalement utilisé. D'une part, la charge routière est concentrée au niveau d'Arès, Andernos-les-Bains et Biganos avec un impact estival marqué entre Lège-Cap-Ferret et Andernos-Les-Bains et dans une moindre mesure autour de Biganos. D'autre part, la pression circulatoire s'exerce essentiellement aux croisements entre les flux vers/depuis la Métropole et ceux de la RD3 et sur sa partie Nord entre Andernos-Les-Bains et Lège-Cap-Ferret l'été. Elle est donc inégalement répartie sur la RD3 en mettant essentiellement sous pression les secteurs d'Arès, Andernos-Les-Bains au nord et Biganos au sud.
- **La D5** est située plus à l'intérieur des terres. Cet axe constitue le deuxième axe structurant pour la COBAN avec une fonction de distribution des flux depuis/vers Bordeaux et de liaison entre le Médoc et l'A63.



Ce système routier est complété par **une ligne ferroviaire** (lignes Bordeaux Arcachon, et Bordeaux Espagne), desservant Marcheprime et Biganos. Ces deux gares sont incluses dans le périmètre de pôles d'échanges intermodaux (PEI), aménagés par la COBAN.

RESEAU FERRE DE LA COBAN ET DES TERRITOIRES VOISINS



Bien que le territoire soit polarisé vers la métropole bordelaise avec des déplacements pendulaires en croissance forte sur tous les modes de déplacements, il existe également des flux fonctionnant selon une logique de bassins versants très marquée.

Le bassin versant COBAN nord

- Des flux importants vers la Métropole
- Une dimension saisonnière forte
- La présence de la ligne 601, la seconde la plus fréquentée de Gironde
- La présence de navettes maritimes permettant de se rendre sur le Sud Bassin (Cap Ferret – Arcachon en 30 minutes / Andernos-Les-Bains– Arcachon en 1h)
- Le corridor Nord Bassin – Bordeaux Métropole identifié par Nouvelle Aquitaine Mobilité avec un haut niveau de service se matérialisant par la volonté de Bordeaux Métropole et du Conseil Régional Nouvelle-Aquitaine d'y déployer un car express.



Le bassin versant COBAN sud

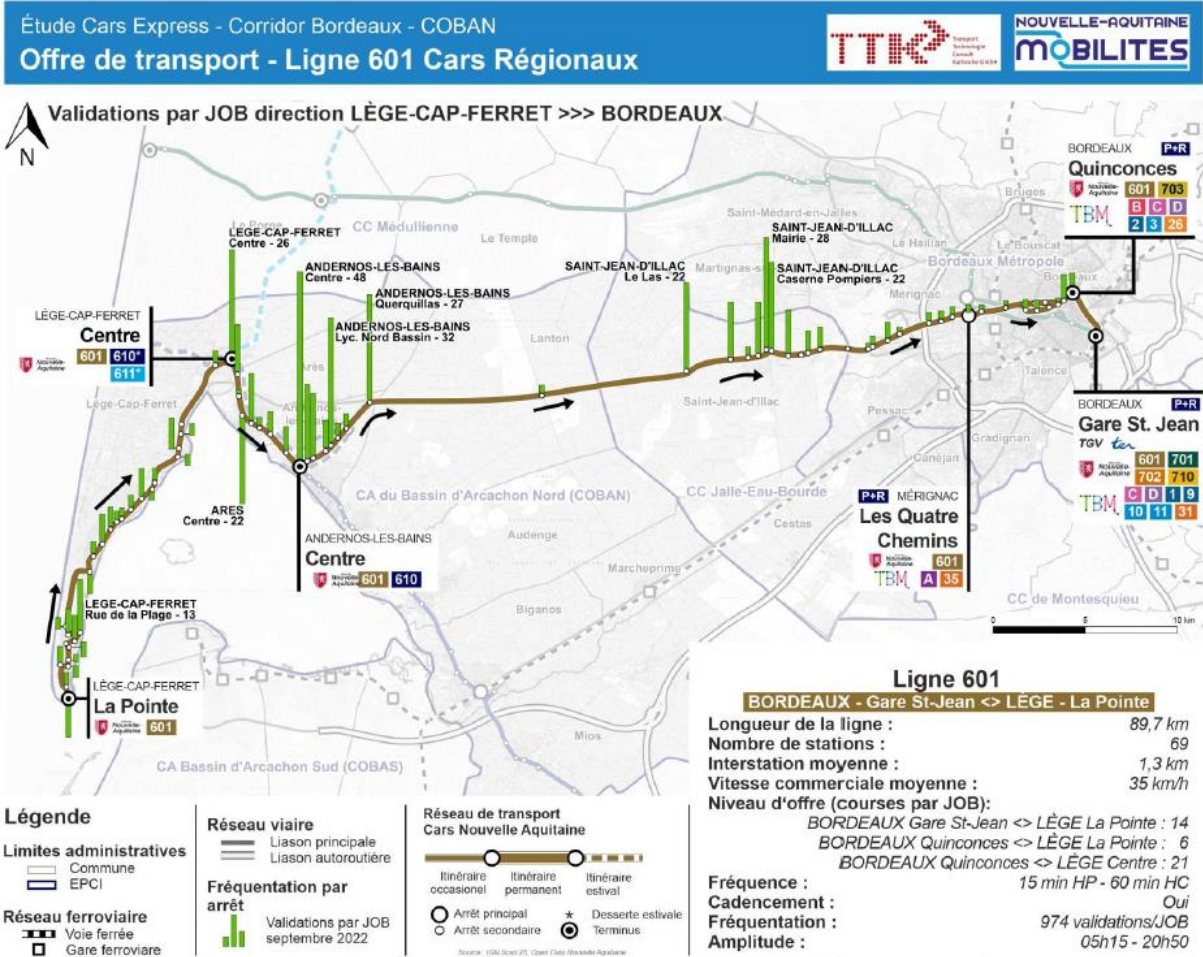
- La présence du TER et du déploiement du projet de RER métropolitain Libourne - Arcachon (cadencement...)
- Des flux vers la COBAS non négligeables
- Un secteur au potentiel démographique fort (Mios, Biganos, etc.) ;
- Une forte concentration des flux sur l'axe autoroutier
- La saturation du PEI de Biganos (utilisation par Mios et les territoires extérieurs à la COBAN dépendant de l'accroche TER)
- La présence de la ligne 610 permettant de traverser le territoire selon un axe Nord/Sud
- Une organisation de la mobilité métropolitaine qui nécessite de réorienter les flux vers Marcheprime et d'élargir la réflexion aux territoires limitrophes.

Le bassin versant du Val de l'Eyre

- Un axe Landes-Mios-Biganos saturé
- Une attraction vers la Métropole par l'A63 et la D5
- Une partie des réseaux de transport notamment le TER sont utilisés par les flux du bassin versant COBAN sud.

En dehors du TER, les transports en commun sur le territoire sont limités, avec la présence de seulement deux lignes régionales :

- La **ligne régionale 610** effectuée en moyenne 13 aller-retours par semaine (du lundi au dimanche). La ligne dispose d'une rupture de charge à Andernos-Les-Bains afin de permettre aux usagers de récupérer la ligne 610. La ligne a une vitesse commerciale et des temps de parcours très importants (70 arrêts entre Lège-Cap-Ferret et Bordeaux) ce qui explique en partie que la fréquentation soit en 2022 de 70 000 passagers, bien en deçà des fréquentations de la ligne 601.
- La **ligne régionale 601** effectuée en moyenne 17 aller-retours par semaine (du lundi au dimanche) avec des correspondances pour le train ou la ligne 601. Cette ligne dispose de fréquentations importantes avec 317 000 passagers identifiés entre septembre 2021 et août 2022 (en dessous des fréquentations d'avant Covid qui s'élevaient à environ 400 000 passagers : cette dynamique en baisse peut s'expliquer par le développement du télétravail ou le report vers l'automobile). Comme l'indique la carte de l'offre de transport de la ligne présente ci-après, il faut noter que le nombre de validations est particulièrement élevé sur les communes de Lège-Cap Ferret et Andernos-les-Bains du fait des élèves qui se rendent dans leurs établissements scolaires.



Le **transport à la demande** mis en place par la collectivité sur l'ensemble des communes compense le manque de transports collectifs avec un usage proche du taxi, et possède un caractère « social » marqué avec 31% des trajets qui concernent un public de personne à mobilité réduite et 10% un public en insertion. La clientèle des seniors est bien marquée puisqu'elle représente 54% des usagers. Ce dispositif met en avant la nécessité d'un réseau à hiérarchiser et à adapter aux densités moyennes et aux besoins d'échanges vers les territoires limitrophes.

Le territoire de la COBAN est également traversé par **deux grandes épinges dorsales cyclables** :

- **La Vélodyssée** (9,5 km sous gestion de l'ONF et 25 km sous gestion du Département de la Gironde)
- **La piste cyclable Biganos - Bazas** (9,5 km sous gestion du Département de la Gironde).



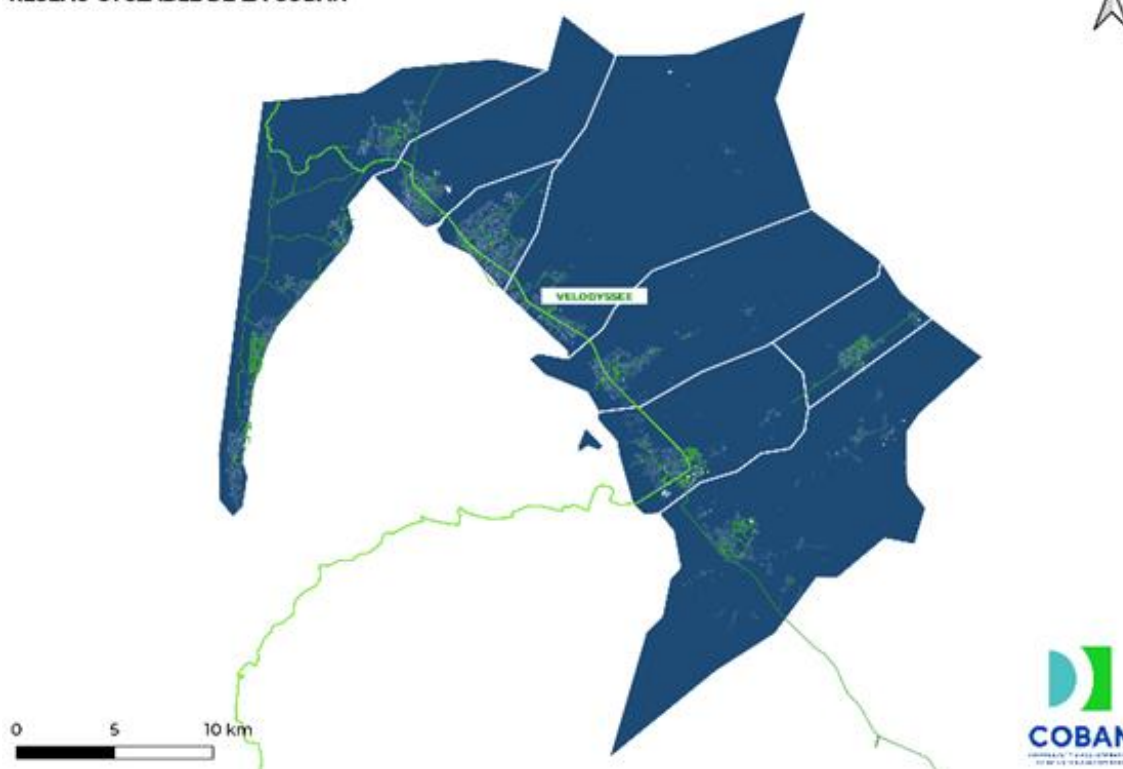
Ces liaisons structurantes sont complétées par un réseau communal plus fin, ce qui porte le linéaire cyclable à **228 km** (recensement COBAN 2022), dont :



- Pistes cyclables : **137,5 km**
- Bandes cyclables : **11,6 km**
- Voies vertes : **31,3 km**
- Zones 30 : **48,2 km**

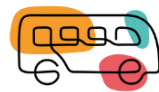


RESEAU CYCLABLE DE LA COBAN



En 2017, le CEREMA a réalisé pour le compte de la COBAN et de la Communauté de Communes du Val de l'Eyre un **Schéma des Mobilités et des Modes Doux**. Ce dernier, validé **en 2018**, a permis de définir les premières orientations politiques et stratégiques pour la mobilité, d'élaborer un plan d'actions de mobilité à partir d'un diagnostic détaillé et de souligner les enjeux prioritaires pour les deux territoires.

Suite à ce travail, les services de la COBAN ont réalisé un **Plan Pluriannuel d'Investissement propres aux aménagements cyclables** (PPI) sur la base du **Schéma des Mobilités et des Modes Doux** du CEREMA. Depuis la mise en place du PPI en 2018 et jusqu'à fin 2022, 4 aménagements cyclables majeurs ont été réalisés pour un total de plus de **8 km** d'infrastructures cyclables mis en service sur le territoire.



C - L'échelle de la mobilité du quotidien est forte, véritable opportunité pour développer les modes alternatifs à la voiture

Comme évoqué précédemment, l'organisation territoriale multipolaire impacte les déplacements en les diffusant. Dans les habitudes de mobilité, on dénombre une moyenne de 4,1 déplacements par jour et par personne contre 3,8 en Gironde (source schéma des mobilités 2018). La géographie des flux domicile - travail met en exergue le potentiel des flux d'échanges intermodaux pour faciliter la chaîne de déplacement des usagers.

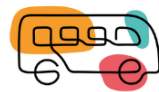
De plus, la structure en chapelet de la COBAN porte chaque bourg à 3km les uns des autres, véritable opportunité pour développer les mobilités actives du quotidien. En effet, la distance de 3km est considérée comme l'échelle privilégiée des déplacements du quotidien (domicile - travail - étude - loisirs). Sur la zone littorale et plus particulièrement au Nord, les déplacements courts sont plus nombreux et se font dans un périmètre peu étendu, celui de la marche et du vélo.

Le cyclable a aujourd'hui une vocation essentiellement tournée vers le loisir et est utilisé notamment par les seniors et les jeunes. Les cyclistes utilisent particulièrement la Vélodyssée et il apparaît sur cet axe des conflits d'usages entre les piétons et les cycles liés au différentiel de vitesse, et également au niveau de la Presqu'île.

L'offre réduite en transports en commun, l'éloignement relatif des pôles administratifs, culturels, économiques et commerciaux ainsi que les discontinuités cyclables et pédestres ont rendu les habitants dépendants de la voiture. Ainsi, le taux de motorisation pour les flux pendulaires s'élève à hauteur de 85,6% contre 4,1% pour les modes actifs (cyclistes et piétons).

Répartition des actifs occupés de 15 ans et plus selon le moyen de transport utilisé pour se rendre au travail 2019 (INSEE) :

Collectivités	Marche à pieds	Vélo (y compris VAE)	Deux roues motorisées	Voiture, camion, fourgonnette	Transport en commun
COBAN	2,2%	1,9%	1,3%	85,6%	5,2%
Gironde	0,3%	4,8%	2,1%	76,7%	12,3%



A noter : La COBAN participe, en partenariat avec la Métropole et la Région Nouvelle-Aquitaine, à l'enquête ménage-déplacement pour analyser les nouvelles pratiques. Les résultats seront publiés au deuxième semestre 2023, ce qui permettra d'ajuster la mise en œuvre du PDMs du Nord Bassin.

La COBAN entend ainsi mettre en cohérence l'ensemble des offres de mobilité du territoire et apporter une réponse adaptée aux enjeux de croissance démographique, de circulation intra-territoriale, d'intermodalité et de réduction de la part modale de la voiture.

De ces éléments saillants du diagnostic, se dégagent les **grands enjeux du Plan de Mobilité simplifié du Nord Bassin**, défis que la COBAN et ses partenaires se proposent de relever dans le cadre de la politique des mobilités :

1. **La prise en considération des spécificités du territoire (polarités, projets urbains communaux...) et des nouvelles pratiques pour un plan de mobilité adapté aux nouveaux besoins du Nord Bassin**
2. **La réponse aux besoins des habitants et usagers par une accessibilité performante des 8 communes du territoire (entre elles et au sein de chacune d'elles) en transports collectifs, pour une mobilité choisie**
3. **La transition vers des mobilités alternatives à la voiture (transports collectifs, vélo, marche...) pour l'apaisement des flux sur les axes routiers majeurs et la prise en compte des enjeux environnementaux (respect du cadre de vie, sobriété énergétique, impact sur la pollution et la santé...)**
4. **Des transports collectifs et mobilités douces pour faciliter les déplacements domicile – travail et pour desservir les principaux parcs d'activités**
5. **Une échelle interterritoriale (quartier, commune, intercommunalité, coopération avec les territoires limitrophes, Département, Région)**
6. **Une action dans la transversalité (articulation de la politique des mobilités avec celles du développement économique, de l'habitat, du développement durable notamment)**
7. **Un budget ambitieux et anticipé pour un projet ambitieux**



III - LA STRATÉGIE AUTOUR DE TROIS DÉFIS

La COBAN souhaite mettre en cohérence l'ensemble des offres de mobilité du territoire, apporter une réponse adaptée aux enjeux de croissance démographique, de circulation intra et inter territoriale, d'intermodalité, de réduction de la part modale et plus globalement de mobilité durable.

Le Plan de Mobilité simplifié des communes du Nord Bassin s'articule autour de 3 orientations stratégiques déclinées en 8 objectifs opérationnels.

ORIENTATION STRATÉGIQUE I - GARANTIR L'ACCESSIBILITÉ, L'ATTRACTIVITÉ ET L'INTERMODALITÉ SUR LE NORD BASSIN

Objectif opérationnel 1 - Développer un réseau de transports en commun sur le territoire

1.1 : Intégrer le projet de RER Métropolitain (fer et car-express) et son articulation avec le futur réseau urbain

1.2 : Créer le réseau urbain du Nord Bassin

Objectif opérationnel 2 - Multiplier des pôles d'échanges intermodaux (PEI) pour amplifier le report modal

2.1 : Créer les pôles d'échanges multimodaux majeurs et de proximité

2.2 : Favoriser le lien avec les autres modes de transport

Objectif opérationnel 3 - Partager et adapter l'espace public aux différents usages

3.1 Aménager ponctuellement la voirie pour faciliter le passage du bus

3.2 : Aménager des arrêts sûrs, accessibles et confortables – penser le partage de voirie en faveur des modes alternatifs à la voiture

ORIENTATION STRATÉGIQUE II - METTRE EN ŒUVRE UNE STRATÉGIE DE TRANSITION POUR AMPLIFIER LE DÉVELOPPEMENT DES MODES ALTERNATIFS

Objectif opérationnel 4 - Poursuivre les aménagements cyclables et piétons pour sécuriser les usagers

4.1 : Rendre accessible les pôles d'échanges intermodaux

4.2 : Finaliser le Programme Pluriannuel d'Investissement des aménagements cyclables

4.3 : Aménager et sécuriser les carrefours de la Vélodyssée

Objectif opérationnel 5 - Développer les services associés aux pratiques des mobilités alternatives à la voiture

5.1 : Déployer les équipements vélos et services complémentaires

5.2 : Augmenter l'offre de stationnements vélos sécurisés



ORIENTATION STRATÉGIQUE III - MOBILISER LES ACTEURS POUR LES ACCOMPAGNER VERS DES MOBILITÉS DÉCARBONÉES

Objectif opérationnel 6 - Accompagner les acteurs économiques dans la transition de leurs mobilités

6.1 : Accompagner les Plans de Mobilité Employeurs et démarches initiées par les acteurs économiques en faveur du report modal

6.2 : Favoriser l'aménagement et l'offre de services en faveur des transports collectifs et des autres modes alternatifs pour les déplacements domicile - travail

Objectif opérationnel 7 - Sensibiliser les usagers en proposant des animations innovantes sur les mobilités alternatives

7.1 : Animer les politiques des mobilités alternatives en partenariat avec les acteurs locaux

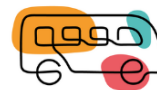
7.2 : Développer les expérimentations

Objectif opérationnel 8 - Coopérer avec les territoires limitrophes pour faciliter les synergies en matière de mobilités

8.1 : Mettre en œuvre les actions de coopération territoriale avec Bordeaux Métropole

8.2 : Mener une politique inclusive, simple et incitative dans le cadre de l'intermodalité

Action transversale : assurer un pilotage performant du PDMs et une animation territoriale forte.



A - Orientation stratégique I: garantir l'accessibilité, l'attractivité et l'intermodalité sur le Nord Bassin

Il apparaît qu'une écrasante majorité (85%) des déplacements domicile-travail des habitants du Nord Bassin sont effectués en voiture. Cette dominante n'est pas sans conséquence sur l'accessibilité depuis et vers le territoire (saturation des axes de transport) ainsi que sur la qualité de vie des habitants (stress, temps passé dans la voiture, pollution, etc.). Il est donc primordial de proposer aux habitants, aux actifs et usagers du Nord Bassin de nouvelles solutions pour leur mobilité. Le futur réseau urbain devra ainsi desservir et rendre accessibles les pôles générateurs de mobilité et notamment les parcs d'activités, les établissements scolaires, de services à la personne et de loisirs.

EN 2019 POUR SE RENDRE AU TRAVAIL SUR LA COBAN

40% DES TRAJETS
QUOTIDIENS
< 5 km



En moyenne pour
les trajets domicile-travail

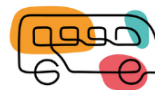


Le secteur des transports,
1er émetteur de CO2 de
l'UE

1. Développer un réseau de transports en commun sur le territoire

L'objectif est d'améliorer la fluidité des circulations principalement sur la D3 par des mesures multimodales et différenciées permettant de réduire la pression circulatoire sur l'ensemble de l'axe plus ou moins intensément.

L'optimisation du maillage entre la D3 et la D5 pour améliorer la diffusion des flux depuis / vers Bordeaux et au sein du territoire (et limiter le recours systématique à la D3) sera recherchée. Afin d'y apporter une réponse, la COBAN a fait le choix de mettre en place un réseau urbain, facteur essentiel pour favoriser l'intermodalité, développer les mobilités actives et lutter contre l'autosolisme. Ce réseau s'appuiera sur la colonne vertébrale que constitue le RER métropolitain (axes fer et routier). En parallèle, la COBAN prévoit de multiplier les pôles d'échanges intermodaux (PEI) notamment le long de la D3 et de la D106 pour amplifier le report modal.



TRADUCTION OPÉRATIONNELLE

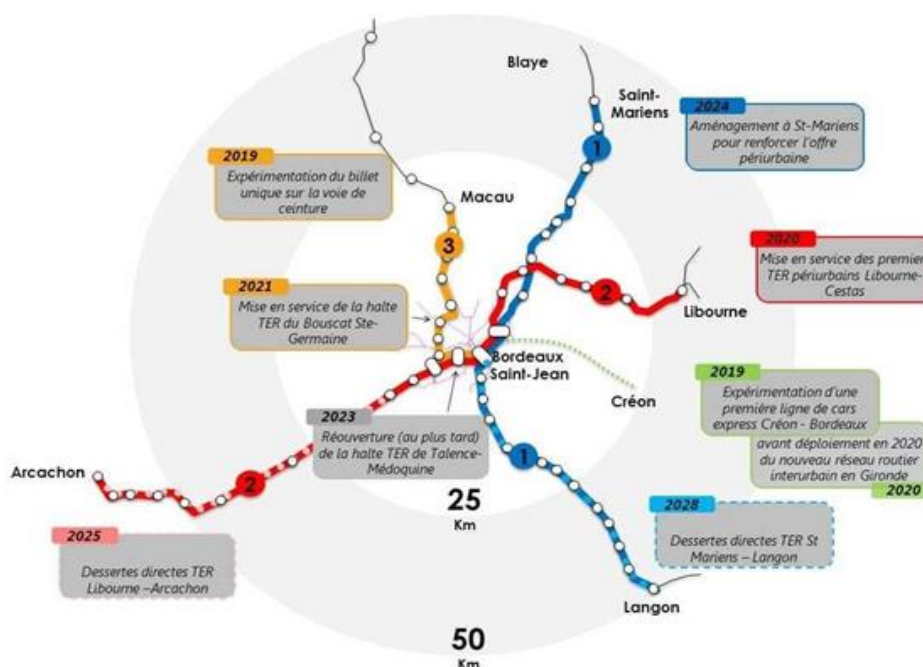
1.1 : Intégrer le projet de RER Métropolitain (fer et car-express) et son articulation avec le futur réseau urbain

Le projet de RER métropolitain est déployé par Bordeaux Métropole et la Région Nouvelle Aquitaine avec les partenaires Etat - Région - Département - SNCF - Nouvelle Aquitaine Mobilités et les territoires concernés. Le RER métropolitain vise le renforcement de la desserte ferroviaire et la création d'une ligne de car express entre la COBAN et la Métropole.

Le projet a permis ainsi d'étoffer la desserte de la ligne TER Bordeaux - Arcachon (trains supplémentaires) tout en diamétralisant la ligne Libourne - Bordeaux - Arcachon. La faisabilité de nouveaux renforts de trains est en cours d'étude, l'objectif étant d'améliorer la desserte par étape chaque année.

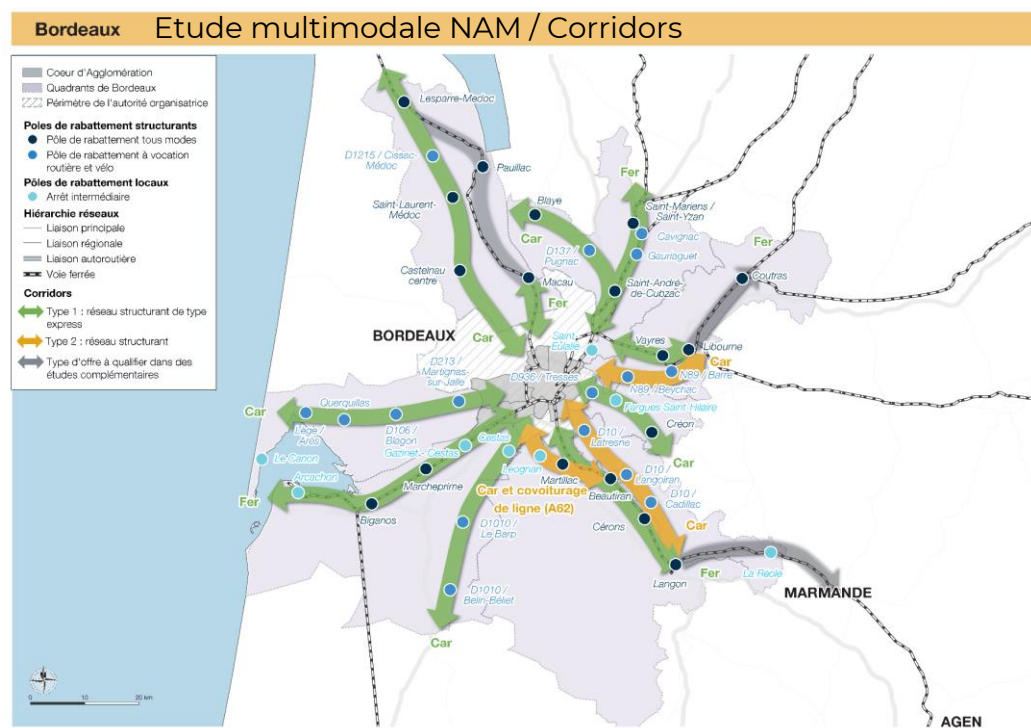
Le PDMs Nord Bassin vise à renforcer la desserte en transport en commun des PEI de Marcheprime et de Biganos, par son nouveau réseau urbain et par des itinéraires cyclables renforcés. En outre, une réflexion pourra être menée pour adapter l'aménagement et les services de ces PEI aux nouveaux besoins (dimensionnement, services...).

La desserte de la future halte ferroviaire TER - futur pôle d'échanges de la Médoquine à Talence (prévu en 2025) par la ligne TER Arcachon - Bordeaux - Libourne et sa connexion au futur car-express Pellegrin - Talence - Thouars - Gradignan Malartic qui desservira notamment le Campus, permettra une forte amélioration des liaisons entre la COBAN et le campus ainsi qu'avec le CHU.





En ce qui concerne le volet routier du RER métropolitain, l'étude multimodale menée par Nouvelle-Aquitaine Mobilités en lien avec la Métropole et la COBAN a mis en évidence le corridor à fort potentiel sur le Nord Bassin.



Ce corridor de car-express reliant les communes du Nord Bassin à la Métropole fait l'objet d'une étude lancée début 2023, afin de définir les caractéristiques de la ligne, les aménagements à réaliser, les coûts prévisionnels et le calendrier de mise en œuvre (perspective second semestre 2024).

Afin de favoriser l'attractivité de cette future ligne de car-express, le PDMs Nord Bassin prévoit l'aménagement de PEI, le rabattement vers ces PEI favorisant l'intermodalité vélo - transports en commun, la desserte des PEI par les futures lignes urbaines du réseau Nord Bassin.

1.2 : Créer le réseau urbain du Nord Bassin

Le réseau urbain des communes du Nord Bassin a pour objectif d'apporter des solutions intra COBAN (entre les communes et au sein de chacune d'entre elles) et de faciliter la desserte vers Bordeaux et les territoires limitrophes. Le réseau urbain Nord Bassin sera conçu autour des deux colonnes vertébrales du Réseau Express Régional (RER) métropolitain que constituent l'axe ferroviaire (Libourne - Arcachon avec les gares de Marcheprime et Biganos) et l'axe routier (car express Bordeaux - Lège-Cap Ferret).



En outre, le PDMs Nord Bassin réinterroge la mise en réflexion de la réouverture de l'ancienne gare de Caudos pour capter les flux du Nord-Landes sur le centre-ville de Mios et la saturation du pôle d'échanges intermodal de Biganos. L'ancienne gare de Croix d'Hins (Marcheprime) est également un enjeu de desserte locale et intercommunale pour palier à la saturation des gares de Biganos et Marcheprime et favoriser l'accessibilité à la future zone d'activité qui accueillera le projet Liséa.

Le réseau urbain Nord Bassin sera décliné en trois types de lignes aux fonctions différentes :



- Des **lignes de rabattement** (3) permettront de desservir les PEI structurants pour favoriser l'intermodalité entre les différents modes : bus, train, mobilités actives, voiture (covoiturage). Les gares de Marcheprime et Biganos sont ainsi connectées ainsi que les PEI situés sur la ligne du futur car express.
- Des **lignes du littoral** (3) constituent un axe structurant permettant de relier l'ensemble des communes de l'agglomération sur l'axe Nord au Sud. Une attention particulière sera portée à l'efficacité de cette desserte.
- Des **lignes de proximité** (6) proposeront une desserte fine des communes, depuis les quartiers vers les PEI structurants et de proximité.

L'objectif est de mettre en service le réseau urbain pour septembre 2024 (intégrant le transport à la demande et le transport scolaire). A ce stade, 12 lignes ont été définies pour structurer le réseau organisé autour d'environ 150 arrêts. Le cadencement des lignes sera adapté à leur vocation (lignes de rabattement, lignes du littoral ou lignes de proximité), tiendra compte des heures de pointe et des spécificités territoriales (saisonnalité – période estivale).

Réseau cible des lignes régulières du Nord Bassin

Légende :





Pôles d'Echanges Intermodaux (PEI) :

-  PEI majeurs
-  PEI secondaires

Lignes structurantes :

-  0 - Bordeaux - Biganos
-  0 - Bordeaux - Arès PEI




Lignes de rabattement :

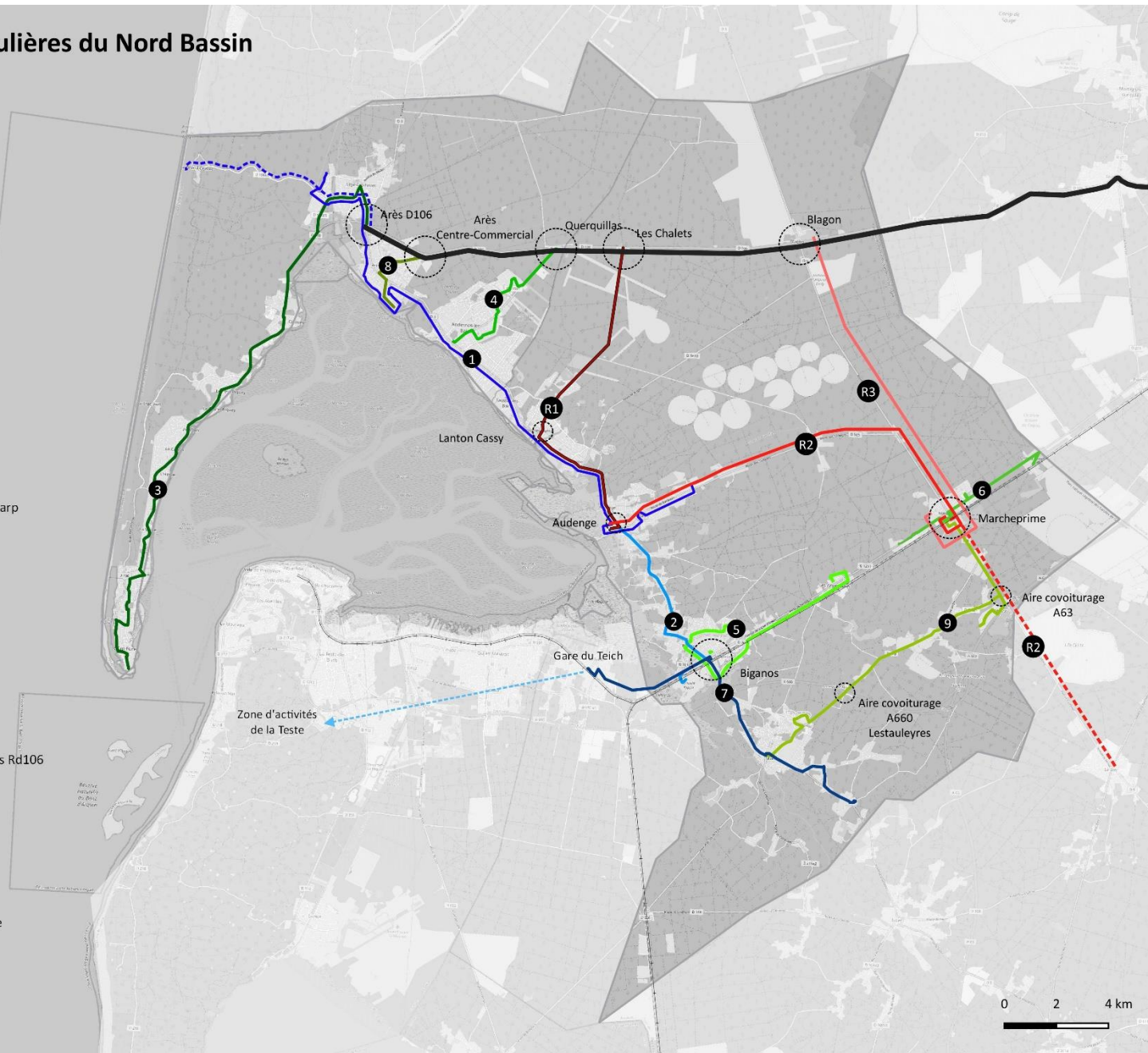
-  R1 - Audenge - Les Chalets PEI
-  R2 - Audenge - Marcheprime gare
-  R2 - Services partiels Marcheprime gare - Le Barp
-  R3 - Blagon - Marcheprime gare

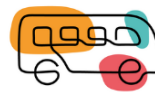
Lignes du littoral :

-  1 - Lège Cap Ferret Centre - Audenge
-  1bis - Grand Crohot - Lège Car Express (été)
-  2 - Audenge - Biganos
-  7 - Mios - Biganos - Gare du Teich

Lignes de proximité :

-  3 - Lège-Cap-Ferret - Lège Centre - Car Express Rd106
-  4 - Andernos centre - Andernos PEI
-  5 - Les Argentières - Biganos Gare
-  6 - Biard - Marcheprime - Croix d'Hins
-  8 - Arès Clinique - Arès PEI
-  9 - Mios - Mios Entreprise - Marcheprime gare





2. Multiplier des pôles d'échanges intermodaux (PEI) pour amplifier le report modal

Les PEI devront assurer des services complémentaires à la fois en matière de transports (nœuds qui rassemblent différents modes de déplacement), d'urbanité (lieux qui permettent le vivre ensemble et une meilleure lisibilité des mobilités) et de services (pôles équipés pour toutes les possibilités tels que le stationnement des voitures, des voitures électriques, des vélos, des vélos électriques, des trottinettes, etc.).

TRADUCTION OPÉRATIONNELLE

2.1 : Créer les pôles d'échanges multimodaux majeurs et de proximité

L'objectif est de construire un maillage abouti des réseaux de transports grâce à une stratégie forte de pôles d'échanges. Au-delà des fonctions liées aux transports, ces pôles d'échanges intermodaux (PEI) rempliront des fonctions urbaines et de service.

Le développement des PEI sera adapté au territoire avec deux niveaux de service :

- Les **PEI structurants** avec pour objectif principal le rabattement des modes de déplacements vers un axe de mobilité à haut niveau de service, ici le RER Métropolitain, avec au Nord le car Express et au Sud le train. Ils assurent un rôle majeur pour les flux entrant/sortant du territoire. Il s'agit des PEI suivants :
 - PEI Lège-Arès D106 (à définir - en cours d'étude dans le cadre du projet de car-express)
 - PEI Arès Centre commercial,
 - PEI Querquillas à Andernos-les-Bains,
 - PEI Les Chalets à Lanton,
 - PEI Blagon à Lanton,
 - PEI Gare à Marcheprime,
 - PEI Gare à Biganos.

- Les **PEI de proximité** permettent d'assurer un rôle d'articulation, de coordination, de correspondance entre les différentes lignes du réseau COBAN et les offres de mobilité régionales - métropolitaines. Leurs implantations dans les centres-villes et les pôles générateurs leur confèrent un rôle plus local et pour une mobilité du quotidien. Il s'agit des PEI suivants :



- PEI Audenge,
- PEI Cassy à Lanton,
- PEI Aire de covoiturage A63 à Mios,
- PEI Aire de covoiturage L'Estauleyre A660 à Mios.

La **création des PEI prioritaires** (infrastructures à créer) est **programmée dès 2024** pour permettre la mise en service du réseau urbain. Cela concerne la création des 4 PEI suivants :

- PEI Lège-Arès D106 (à définir - en cours d'étude dans le cadre du projet de car-express)
- PEI Arès Centre commercial,
- PEI Audenge.

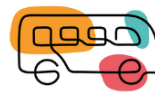
Il est prévu de réaménager les PEI existants pour améliorer leurs fonctionnalités et faciliter le passage des bus à partir de 2025 (l'ensemble des 8 autres PEI).

2.2 Favoriser le lien avec les autres modes de transport

Afin de mettre en place une stratégie levier pour réduire l'autosolisme et limiter les flux de voiture à l'intérieur du territoire, il est nécessaire de multiplier les services et les fonctionnalités au sein des PEI.

Les PEI devront **permettre des stationnements** pour accueillir à la fois les véhicules motorisés et les vélos. Une réflexion pourrait être menée pour faire évoluer certains parkings saturés (en parcs-relais ou autres solutions). Il s'agira également d'intégrer des **bornes de recharge** pour les voitures électriques, dans le cadre du déploiement du schéma directeur pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques. Les PEI seront des lieux privilégiés de **stationnement sécurisé pour les vélos** y compris les vélos à assistance électrique (abris et consignes vélos sécurisés, arceaux vélos). L'embarquement des vélos à bord des transports en commun (bus, car, train) est un enjeu majeur pour favoriser l'intermodalité sur le territoire du Nord Bassin, lequel dispose d'un fort potentiel en mobilités actives. Par ailleurs, le déploiement de vélos en libre-service permettra de renforcer cette intermodalité (expérimentations menées par Nouvelle Aquitaine Mobilités).

De plus, les PEI participeront au développement du **covoiturage** sur le territoire en lien avec les partenaires tels que Bordeaux Métropole, le Département et Nouvelle Aquitaine Mobilités. La COBAN encouragera cette pratique avec des actions de communication auprès de la population et des employeurs.



Co-voiturage **30%** des français y ont eu recours en 2018

En outre, les PEI permettront la lisibilité de l'ensemble du système des mobilités du territoire pour des réseaux efficaces (réseau urbain, RER Métropolitain, mobilités actives, etc.). La billettique sera pensée de manière à faciliter le changement entre les modes de transport de manière simple et efficace.

Enfin, la mobilité **maritime** sera examinée afin qu'une offre de transport régulier multimodale soit adaptée aux besoins spécifiques du territoire et renforcée face à la demande croissante. Cette réflexion sera menée avec la Région Nouvelle-Aquitaine (AOM territorialement compétente du fait de liaisons maritimes organisées entre les deux EPCI que sont la COBAN et la COBAS).

3. Partager et adapter l'espace public aux différents usages

Pour garantir la mise en place du réseau urbain, faciliter le passage des bus et cars et assurer la sécurité des usagers, il pourrait être nécessaire d'adapter les espaces publics au bénéfice des transports collectifs et des mobilités actives.



SEPTEMBRE 2024
RÉSEAU BUS COBAN



TRADUCTION OPÉRATIONNELLE

3.1 Aménager ponctuellement la voirie pour faciliter le passage du bus

La facilitation du passage des bus et cars sur certains axes routiers pourrait nécessiter des travaux d'aménagement dans certains secteurs : à titre d'exemple, remplacement des cassis par des plateaux surélevés, élargissement de la voirie pour prendre en compte le rayon de braquage des cars lors de traversée de carrefours. L'étude des lignes du réseau urbain et la définition des arrêts permettront de proposer les travaux prioritaires d'amélioration à réaliser.



3.2 : Aménager des arrêts sûrs, accessibles et confortables - penser le partage de voirie en faveur des modes alternatifs à la voiture

Afin de permettre à tous les citoyens, y compris les personnes à mobilité réduite, d'accéder aux transports collectifs, un **aménagement adapté des arrêts de bus** est indispensable. Depuis la loi du 11 février 2005 qui fixe l'objectif de mettre en accessibilité l'intégralité des réseaux de transport pour 2015, les autorités organisatrices améliorent l'accessibilité de leur réseau de transport. Les arrêts constituent l'interface entre l'espace public où déambulent les piétons et la zone d'arrêt des matériels roulants. C'est pour cette raison que la COBAN portera une grande attention quant à la **mise en sécurité des arrêts de son réseau urbain** de sorte à ce qu'ils soient accessibles et permettent à la fois les temps de pause et de circulation.



En outre, une réflexion pourra être engagée, sur certains sites stratégiques, pour réorganiser la mobilité et apaiser le trafic afin d'aboutir à **un nouveau partage de l'espace public** mettant au centre les transports en commun et les mobilités



actives (adaptation de vitesse autorisées, priorisation aux carrefours, zones de rencontre...).

Au regard des résultats obtenus sur le report modal, une réflexion pourra être engagée sur les aménagements routiers nécessaires pour soulager le trafic, assurer une meilleure circulation pour les transports collectifs et pour permettre une bonne accessibilité des zones majeures d'habitat et d'emploi - commerces.

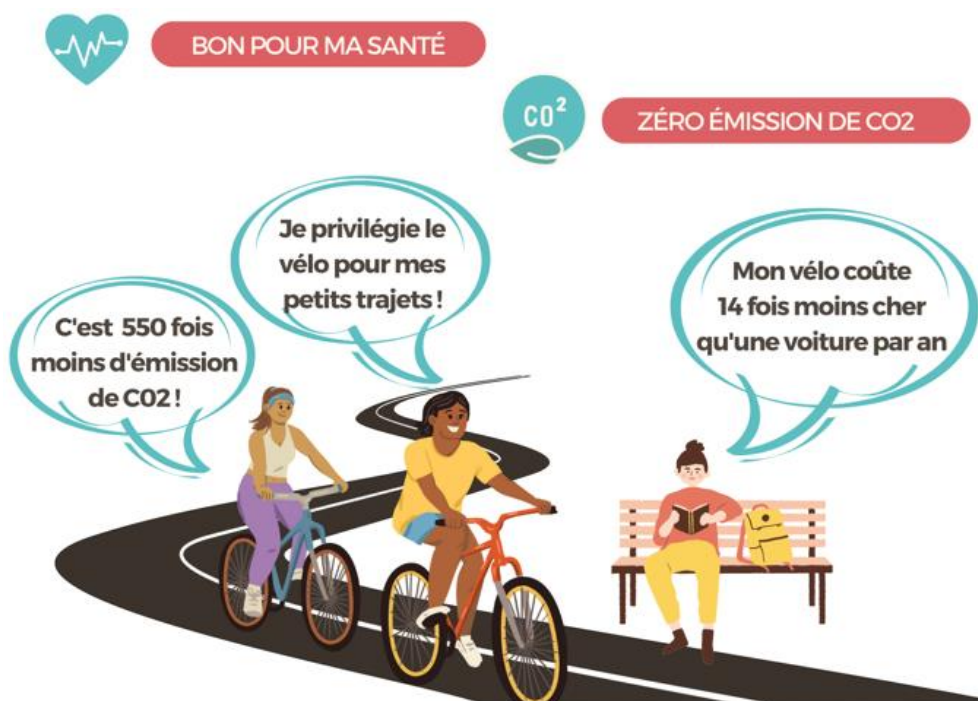
Indicateurs de suivi :

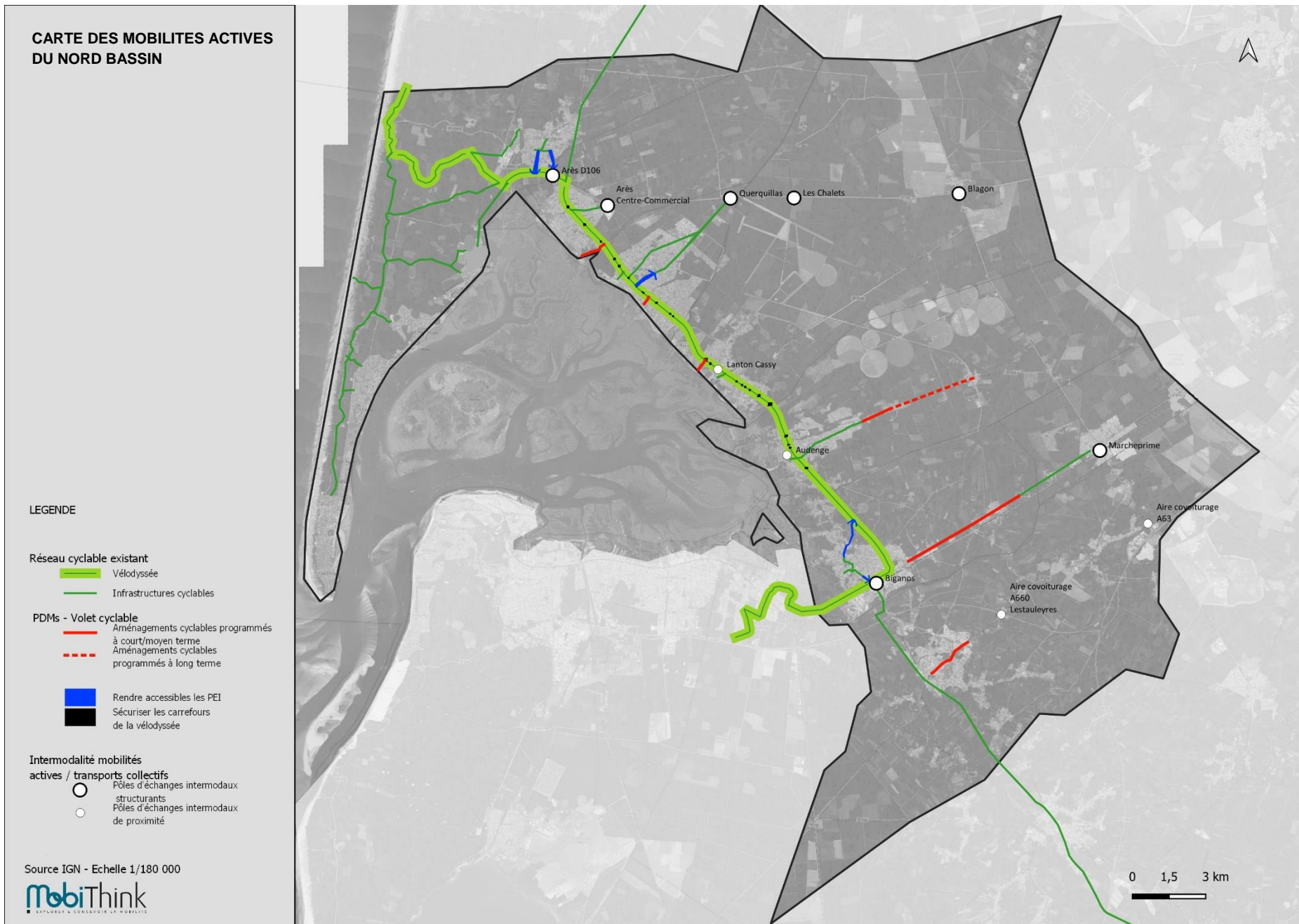
- Nombre de lignes
- Kilomètres parcourus
- Amplitude du service
- Nombre de voyages annuels sur le réseau ou sur une ligne
- Nombre de trajets effectués sur un transport à la demande
- Typologie de la clientèle du réseau

B - Orientation stratégique II : mettre en œuvre une stratégie de transition pour amplifier le développement des modes alternatifs

L'objectif est de provoquer un **important report modal de la voiture vers les mobilités alternatives** (train, bus, vélo, marche) afin de permettre davantage d'intermodalité pour les usages du quotidien, dans un contexte topographique et climatologique favorable à la pratique du vélo notamment.

Encourager les habitants du Nord Bassin vers les mobilités actives est un signal fort en faveur d'une mobilité inclusive et soucieuse de l'environnement.







4. Poursuivre les aménagements cyclables et piétons pour sécuriser les usagers

Sur le territoire, les pratiques des mobilités actives sont essentiellement aujourd'hui le fait des juniors et seniors dans une dimension de loisirs et touristique. Pour que la part des déplacements vélos et piétons soit la plus élevée possible dans les déplacements du quotidien et notamment dans les flux domicile-travail, il est nécessaire de réaliser des **infrastructures cyclables d'intérêt communautaire** qui soient **attractives et sans entrave** pour améliorer la sécurité des usagers. Les liaisons identifiées dans le cadre de l'élaboration du PDMS permettent de **relier les pôles générateurs de mobilités actuels mais aussi futurs dans la perspective de la mise en place du réseau urbain**, afin de mettre tout en œuvre pour favoriser l'intermodalité. La COBAN ambitionne donc un réseau cyclable structurant qui vise à offrir des itinéraires directs, confortables et sécurisés, lisibles et repérables. La mise en place d'offres de services est également un enjeu majeur pour renforcer la pratique cyclable notamment, dans la continuité des actions initiées depuis plusieurs années par l'agglomération et ses communes.

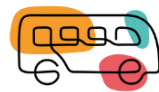
TRADUCTION OPÉRATIONNELLE

4.1 : Rendre accessible les pôles d'échanges intermodaux (en lien avec le 5.1 qui consiste à déployer des équipements et services complémentaires aux mobilités cyclables notamment).

Il a été clairement identifié que la mise en service d'un réseau urbain est plus que nécessaire pour répondre aux besoins actuels et futurs des habitants et afin de rendre le territoire davantage accessible et faciliter l'ensemble des déplacements depuis et vers le Nord Bassin.

Toutefois, pour que le réseau urbain fonctionne, pour amplifier l'intermodalité et permettre des déplacements vers les quartiers, il apparaît que **les pôles d'échanges intermodaux devront être reliés aux principales infrastructures cyclables existantes et équipés de nouveaux services** (vélos en libre-service...).

Pour rendre accessibles les PEI et proposer aux usagers d'effectuer les derniers kilomètres en vélo, des itinéraires cyclables ont été identifiés pour être créés ou réaménagés à partir de 2024 afin de remplir cette fonction d'intermodalité :



- Biganos : relier la Vélodyssée au PEI de la gare par un itinéraire de centre-ville ;
- Andernos-les-Bains : résorber les discontinuités cyclables entre la Vélodyssée et le PEI de Querquillas ;
- Lège-Cap Ferret : relier le bourg au PEI Lege / Arès D106 ;



4.2 : Finaliser le Programme Pluriannuel d'Investissement des aménagements cyclables

En 2018, un Plan Pluriannuel d'Investissement des aménagements cyclables a été réalisé. Parmi les pistes cyclables programmées, 5 infrastructures cyclables majeures ont été réalisées pour un total de plus de **8 km** mis en service sur le territoire :

- Biard à Marcheprime – Croix d'Hins à Marcheprime (tranche 1 du projet Marcheprime – Biganos) ;
- Aire de covoiturage Querquillas - rond-point du Casino à Andernos les Bains ;
- Coulée du Reynet à Lanton ;
- Rue de l'Abbé Reulet à Andernos-les-Bains ;
- Rue de la Praya à Lège-Cap Ferret ;

Pour terminer le programme et mailler le territoire, des aménagements cyclables d'intérêt communautaire sont à l'étude ou en cours de réalisation :

- Biard à Marcheprime - rond-point de la côte d'Argent à Biganos (tranche 2 et 3 du projet Marcheprime-Biganos) ;
- Centre d'Audenge à Hougueyra (et Lubec à plus long terme permettant une connexion à la métropole) ;
- Bassin de baignade d'Arès – Vélodyssée ;
- Port du Bétey Andernos-les-Bains – Vélodyssée ;
- Lanton : Marsalat bassin de baignade et port de Taussat ;
- Mios Desserte de la zone commerciale et du collège (Navarries).

En complément des aménagements précités, les communes pourront développer des projets d'aménagements cyclables, en partenariat étroit avec la COBAN pour répondre aux enjeux d'intermodalité et s'inscrire dans le présent PDMs (réflexion à mener sur le soutien de l'agglomération dans le cadre d'un règlement d'intervention).

4.3 : Aménager et sécuriser les carrefours de la Vélodyssée

La **Vélodyssée** constitue une véritable épine dorsale cyclable pour le territoire puisqu'elle dessert une grande partie des communes du Nord Bassin en parallèle de la D3. Cette voie verte est un axe majeur qui reste toutefois peu prioritaire sur la voiture, puisqu'elle est coupée une cinquantaine de fois par le réseau viaire,



rendant la traversée des carrefours accidentogène pour les usagers qui l'empruntent.



La **sécurisation des carrefours** sur cet axe dédié aux modes actifs permettrait d'améliorer la cyclabilité sur le territoire, de sécuriser les usagers à la fois piétons et cyclistes et de revoir le régime de priorité de l'infrastructure lorsque cela est possible. Cette action permettra de faciliter et d'encourager les déplacements doux et de faire de la Vélodyssée un **axe express "premium"** traversant le territoire, support d'activités et transit nouveaux, rapide et dédiée aux vélos (avec élargissement éventuel sur certaines portions pour organiser avec les cheminements piétons).



5. Développer les services associés aux pratiques des mobilités alternatives à la voiture

Pour accompagner les changements de pratique, il est nécessaire de développer **une offre de services adaptée aux besoins**. Le développement des services tels que la réparation ou la location de vélo, complémentaires à ceux déjà existants, ou d'autres types de services connexes, constitue un véritable accompagnement au changement d'habitude de mobilité. Le développement de services vélos est une brique essentielle au déploiement d'une politique cyclable efficace tout en contribuant au report modal vers les aménagements cyclables réalisés par l'agglomération et les communes.

A l'exemple du projet **ChronoVélo**, réseau structurant cyclable de la Métropole grenobloise, pourront être déployées, en complément des équipements installés d'ores et déjà par la COBAN, des stations qui offrent aux cyclistes une cartographie "géo-orientée" du quartier (le haut du plan est dans le sens de l'orientation du regard), un plan global du réseau, un point de rencontre et espace de repos disposant d'un banc et d'une pompe à vélo.



Visite technique du 08/09/2022



TRADUCTION OPÉRATIONNELLE

5.1 : Déployer les équipements vélos et services complémentaires

Pour inciter les usagers à multiplier leurs déplacements en mobilités actives, il est nécessaire de donner à voir aux usagers les différents modes de déplacements doux possibles tout en facilitant leur pratique. Depuis 2018, la COBAN a déployé des équipements favorables à la pratique du vélo (stations de gonflage, arceaux vélos), développé des expérimentations innovantes (LuminoKrom pour la sécurisation des mobilités actives nocturnes) et mis en place un dispositif d'accompagnement vers des mobilités décarbonées pour les habitants des communes du Nord Bassin (aide à l'achat de vélos à assistance électrique).

C'est pour cette raison que l'agglomération souhaite poursuivre les efforts menés jusqu'à présent et aller plus loin notamment sur les services permettant de développer les mobilités actives. A titre d'exemple, pourront être déployés des **équipements type stations de réparation de vélo et de gonflage mais aussi des services de location tels que des vélos en libre-service ou en longue durée.**

5.2 : Augmenter l'offre de stationnements vélos sécurisés

Le diagnostic de l'étude a mis en avant l'opportunité pour les mobilités actives de se développer sur l'échelle du quotidien pour les déplacements de proximité, de moins de 3 km, notamment pour les flux domicile-loisirs et domicile-travail en lien avec les PEI. Ces déplacements nécessitent de déployer une **offre diversifiée en stationnement** qu'il s'agisse d'arceaux vélos à installer à proximité des commerces et services pour les arrêts minutes et du stationnement sous forme d'abris vélos sécurisés (consignes collectives, individuelles...) pour les arrêts plus longs en faveur de l'intermodalité avec les transports collectifs (bus / train) et le covoiturage. Le développement du stationnement vélo sécurisé est en effet un levier important pour la pratique du vélo.

Indicateurs de suivi :

- Longueur d'itinéraires aménagés pour le vélo
- Comptage de flux vélos sur certains axes (éco-compteurs / Géovélo)
- Nombre de supports de stationnement vélo sur l'espace public
- Nombre de locations de vélos longue durée
- Habitants ayant bénéficié d'une aide à l'achat de vélos



C - Orientation stratégique III : mobiliser les acteurs pour les accompagner vers des mobilités décarbonées



Pour inciter à l'usage des mobilités alternatives à l'autosolisme et avoir une cohérence dans les actions à mettre en place, la mobilisation des habitants et de l'ensemble des acteurs publics, économiques, associatifs est fondamentale. La réussite des projets ne pourra se faire sans un accompagnement et **une synergie des acteurs locaux**.



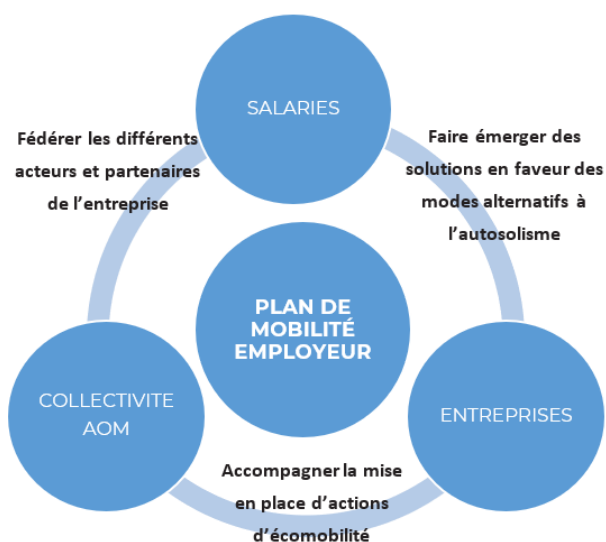
6. Accompagner les acteurs économiques dans la transition de leurs mobilités

Face aux conséquences directes et indirectes des flux domicile-travail effectués majoritairement en voiture sur la qualité de vie et la qualité de l'air du territoire, il est nécessaire **d'impliquer et d'informer les acteurs économiques** quant aux différents projets à venir sur le territoire en matière de mobilités. Les entreprises, acteurs économiques et les salariés sont fortement impactés par la congestion routière sur certains axes, par l'absence de transports collectifs ou autres modes alternatifs. L'usage de la voiture reste majoritaire pour les déplacements des actifs de la COBAN, en intra territoire et inter territoire. Il s'agit de mener une politique ambitieuse pour faciliter une **mobilité moins carbonée** en lien avec les acteurs économiques du territoire, pour réduire les freins à l'emploi liés à la mobilité et maintenir l'attractivité économique de la COBAN. Une animation territoriale sera déployée en direction des acteurs économiques en ce sens.

TRADUCTION OPÉRATIONNELLE

6.1 : Accompagner les Plans de Mobilité Employeurs et démarches initiées par les acteurs économiques en faveur du report modal

Les démarches de Plans de Mobilité Employeurs sont devenues obligatoires pour les entreprises de plus de 50 salariés si elles n'abordent pas la mobilité dans le cadre de leurs négociations annuelles obligatoires (Loi d'Orientation des Mobilités).



La COBAN souhaite encourager la mise en place de ces plans de mobilité employeur et au-delà toute démarche initiée par les acteurs économiques pour favoriser le report modal pour les trajets domicile - travail et les trajets professionnels.

L'accompagnement de la COBAN auprès des acteurs économiques pourrait prendre diverses formes pour répondre au mieux aux besoins des entreprises et des actifs :

- par une **assistance méthodologique et une démarche d'animation territoriale**, pour affiner la connaissance des besoins et des attentes, sensibiliser et informer les salariés, les acteurs économiques, déployer une dynamique d'échanges sur ces questions, et ce avec l'appui de partenaires
- par la **participation aux réseaux ou "clubs"** mis en place sur les mobilités (par exemple en partenariat avec les chambres consulaires, la Métropole).

6.2 : Favoriser l'aménagement et l'offre de services en faveur des transports collectifs et des autres modes alternatifs (cyclable, piéton, trottinette...) pour les déplacements domicile - travail

L'aménagement de **pôles d'échanges intermodaux au sein des parcs d'activités** majeurs sur les communes de la COBAN permettra de mieux insérer les modes actifs dans ces différentes zones d'emplois. Un effort sera mené pour faciliter leur accès notamment par des cheminements cyclables et piétons, par des emplacements vélos sécurisés...

D'autres actions incitatives en matière de déplacements pendulaires seront menées telles que le renforcement de l'accès aux gares de Marcheprime et Biganos (notamment pour les personnes à mobilité réduite), l'adaptation d'horaires et de fréquences de bus du futur réseau urbain avec les horaires des actifs, le développement du covoiturage, le développement d'actions de communication à destination des actifs et des entreprises pour faire connaître l'offre et promouvoir le report modal...



A noter l'instauration à venir du **Versement Mobilité** sur le territoire de la COBAN, contribution des établissements publics et privés d'au moins 11 salariés qui permettra de financer cette nouvelle politique des mobilités et cette nouvelle offre de transport et services associés sur le Nord Bassin. L'instauration du versement mobilité est conditionnée à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes (ligne de bus par exemple). Il peut également financer les infrastructures associées aux mobilités ainsi que des actions concourant au développement des mobilités actives et partagées. Le versement mobilité est le produit de l'ensemble des rémunérations des salariés des établissements précités par le taux de versement mobilité voté par l'AOM.

7. Sensibiliser les usagers en proposant des animations innovantes sur les mobilités alternatives

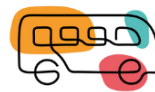
L'accompagnement des habitants et des usagers vers une mobilité moins carbonée est un enjeu majeur et complémentaire de l'action en direction des acteurs économiques. Il s'agit de **poursuivre et renforcer des actions de communication** tout en développant des expérimentations, et ce en partenariat étroit avec les acteurs locaux. Des mesures d'accompagnement des citoyens et usagers pour les inciter à l'usage des modes de transport et des modes doux, sont en effet fondamentales afin de lever les freins matériels ou "culturels".

TRADUCTION OPÉRATIONNELLE

7.1 : Animer les politiques des mobilités alternatives en partenariat avec les acteurs locaux

La COBAN souhaite **renforcer son animation territoriale et ce en transversalité** avec d'autres politiques publiques (développement économique, habitat, ...) pour promouvoir sa politique des mobilités.

Par un travail collaboratif avec les communes, les acteurs locaux, les associations et en lien avec les réseaux nationaux (ex label Territoire Vélo), il s'agit d'accompagner la tenue d'opérations événementielles pour sensibiliser le grand public ou tenir des temps spécifiques en direction d'un public cible (exemple les scolaires, les seniors, les nouveaux arrivants, les touristes...) ou encore être partie prenante d'autres événements. Une réflexion pourrait être menée sur des lieux ressources d'information sur les mobilités pour veiller à une communication permanente et actualisée de l'offre sur le territoire, tout en s'appuyant sur les réseaux sociaux notamment.



7.2 : Développer les expérimentations

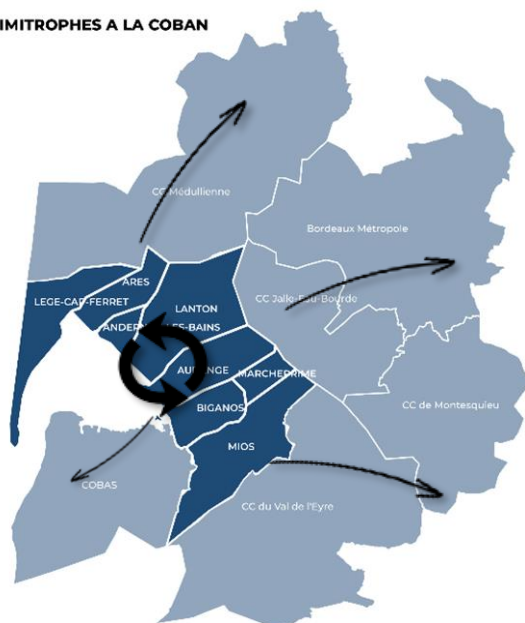
Avant de déployer des services et aménagements qui peuvent être parfois coûteux, l'agglomération souhaite développer certains projets sous la forme d'expérimentations. Cela permettra à la COBAN d'avoir un retour sur expérience de la part des usagers, de déployer des actions à court terme, de calibrer au mieux son intervention en fonction des retours perçus et d'impulser des dynamiques nouvelles sur le territoire (exemple : usage de trottinettes ou vélo libre-service, application numérique ...). Ces expérimentations pourraient être en effet de différents ordres : équipements, aménagements, animations, etc.

8. Coopérer avec les territoires limitrophes pour faciliter les synergies en matière de mobilités

Dotées de nombreuses interfaces, les 8 communes de l'agglomération sont en interdépendance avec les territoires voisins, qu'il s'agisse de déplacements domicile - travail, pour des motifs d'études, de santé, loisirs, achats...

La **coopération engagée avec Bordeaux Métropole** constitue une réponse privilégiée et innovante pour développer des solutions au bénéfice des habitants : projets communs, partage d'ingénierie, actions de promotion et communication partagées...

LES INTERCOMMUNALITES LIMITROPHES A LA COBAN



Au-delà de cette coopération avec la Métropole bordelaise, le PDMs a pour ambition de faciliter et promouvoir les connexions avec les territoires voisins tels que la COBAS (offre de transport en commun, continuité cyclable), Communauté de communes du Val de l'Eyre (offre de transport en commun), Communauté de communes Jalle-Eau-Bourde (en lien avec le projet de car-express), Communauté de communes des Grands Lacs pour la partie Sud (axe Parentis - Mios).





TRADUCTION OPÉRATIONNELLE

8.1 : Mettre en œuvre les actions de coopération territoriale avec Bordeaux Métropole

Ce Contrat a pour ambition d'acter la volonté mutuelle des deux intercommunalités de répondre aux attentes des habitants de la métropole et du Nord Bassin mais aussi aux enjeux de demain en matière **de développement économique et touristique, de logement ou encore de mobilités**. Cette coopération territoriale doit faciliter les échanges pour renforcer la qualité de vie des habitants des territoires.



**CONTRAT
DES NOUVEAUX ÉQUILIBRES
DE COOPÉRATION
TERRITORIALE
2022-2026**

Communauté d'agglomération
du Bassin d'Arcaillon Nord
Bordeaux Métropole

Ce document stratégique comprend 3 axes de travail et les pistes opérationnelles, dont l'enjeu majeur des mobilités lequel fait l'objet de 2 fiches actions.

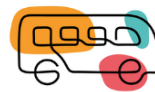
Ont été identifiés notamment **le déploiement d'offres de déplacement communes** (RER métropolitain dont car-express en partenariat avec la Région Nouvelle Aquitaine et le Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilités), **ainsi que des actions en faveur du covoiturage, des mobilités actives et de l'intermodalité**.



8.2 : Mener une politique tarifaire inclusive, simple et incitative dans le cadre de l'intermodalité

Les enjeux d'intermodalité, interopérabilité et inter-territorialité doivent trouver une réponse par des outils adaptés.

L'adhésion de la COBAN au système numérique de mobilité **Modalis** porté par le Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilité permettra d'assurer ce service d'information multimodal tout en permettant aux usagers de bénéficier d'une offre interterritoriale à l'échelle de la Nouvelle Aquitaine. Un voyageur pourra ainsi partir d'un des bus du réseau urbain Nord Bassin, d'une des gares du territoire ou



emprunter le car-express pour se rendre dans un site de la Région avec la même billettique.



Le travail sur la tarification du futur réseau Nord Bassin est en cours en articulation avec les travaux pilotés par Nouvelle Aquitaine Mobilités. La politique tarifaire prendra en compte des publics cibles spécifiques (jeunes, actifs, touristes), avec une volonté de tarification très incitative (tarification solidaire) pour le réseau de transport en commun.



Action transversale : assurer un pilotage performant du PDMs et une animation territoriale forte

La réussite de la politique mobilités du Nord Bassin passera d'une part par son pilotage fort et son articulation avec les autres politiques publiques, d'autre part par l'animation territoriale et partenariale de ce projet, en lien avec les communes. Il s'agit de renforcer la gouvernance locale des mobilités sur le territoire.

Le **Bureau des Maires** de la COBAN assurera le pilotage du PDMs, en articulation avec le Projet de Territoire, par le suivi de sa mise en œuvre, l'arbitrage au fil du temps sur les orientations et le plan d'actions, des éventuels recalages, les choix budgétaires en cohérence avec le Programme Pluriannuel d'investissement.

La mobilisation des acteurs locaux est affirmée dans ce Projet pour s'assurer d'une réponse adaptée aux besoins du territoire. C'est ainsi que la COBAN veillera à l'animation du **comité des partenaires** associé à la mise en œuvre de la politique des mobilités conduite sur le territoire.

Ce projet interterritorial nécessite enfin une synergie étroite entre les **acteurs institutionnels** de ce projet. La COBAN impulsera et animera des rencontres avec les partenaires pour garantir la mise en œuvre du PDMs et ajuster au besoin le projet : Bordeaux Métropole, Conseil Régional Nouvelle Aquitaine, Conseil Départemental de Gironde, AOM et territoires limitrophes et représentants du comité des partenaires.

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'acteurs mobilisés
- Événements organisés
- Actions de communication

IV - CALENDRIER

