



# *Stratégie mobilités 2020-2030*

## *CC MACS*

# Plan d'actions

Juin 2022

# Sommaire

❖ <u>Enjeux et Objectifs</u>	3
❖ <u>Prérequis</u>	5
❖ <u>Thématiques :</u>	11
1. <u>Partager la voirie pour une cohabitation apaisée des modes</u>	12
2. <u>Favoriser l'essor du vélo comme mode de déplacement utilitaire</u>	18
3. <u>Mettre en œuvre de services pour encourager la pratique du vélo</u>	21
4. <u>Accompagner les structures du territoire vers les mobilités alternatives</u>	25
5. <u>Optimiser l'offre de transport en commun et l'adapter au plus proche de la demande</u>	29
6. <u>Explorer la création d'un nouveau concept de mobilité structurant dans les zones urbaines du territoire</u>	33
7. <u>Favoriser le développement d'une offre intermodale</u>	36
8. <u>Accompagner et dynamiser la mobilité partagée et connectée</u>	40
9. <u>Renforcer l'accessibilité multimodale au territoire en saison touristique</u>	45
10. <u>Encourager une mobilité vertueuse sur le territoire en saison touristique</u>	49



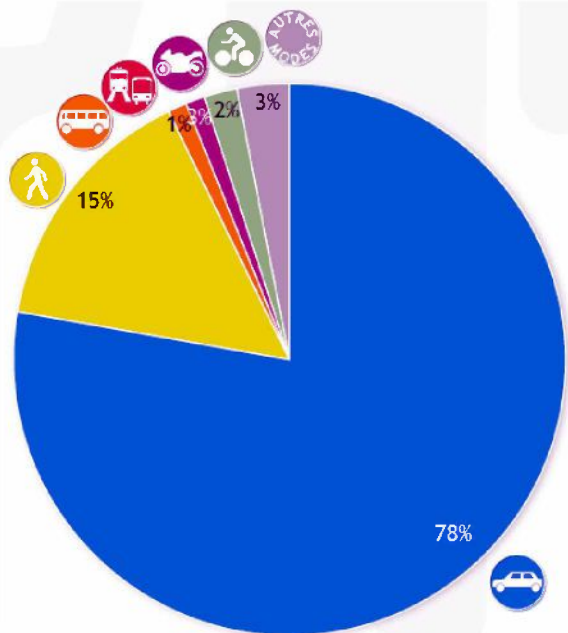
# Les 5 idées fortes et fédératrices du plan d'action

1. **Engager l'ensemble du territoire** avec des solutions adaptées suivant le type de commune (rurale, urbaine, etc.)
2. **Réduire l'impact de la mobilité** en lien avec les enjeux environnementaux et les engagements nationaux
3. **Trouver un meilleur équilibre** entre l'utilisation des différents modes de déplacement
4. **Faire de la mobilité le reflet de la qualité de vie souhaitée** sur le territoire
5. **Mener des projets de manière concertée** avec les habitants et partenaires de la CC MACS

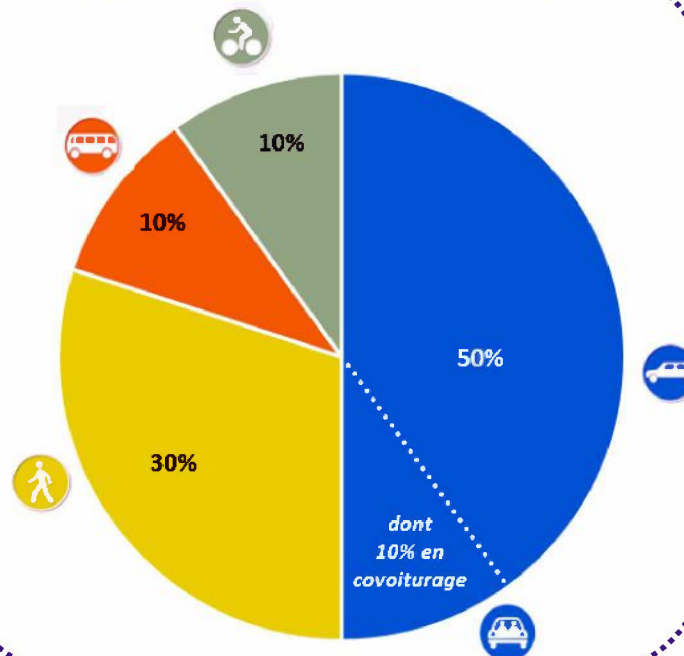


# Les objectifs cibles en termes de part modales

Parts modales 2009  
(EMD 2009)



Parts modales cibles  
Horizon 2030



- ❖ Multiplier par 5 l'utilisation du vélo et atteindre les objectifs nationaux
- ❖ Multiplier par 10 l'utilisation des transports en commun
- ❖ Multiplier par 2 la marche à pied
- ❖ Réduire d'un tiers l'utilisation de la voiture



# Les prérequis au plan d'actions

- ❖ Ce plan d'action suggère **un fort développement des solutions alternatives à la voiture individuelle** (sans en proscrire l'utilisation) pour atteindre un meilleur équilibre entre les modes de déplacement
- ❖ Compte tenu **de la croissance démographique** prévue sur le territoire et **des liens intrinsèques entre aménagement du territoire et mobilité**, il s'agira de veiller à :
  - ❖ densifier les habitations et les équipements dans les centres urbains et les centres-bourgs, à proximité de lignes de transport structurantes
  - ❖ limiter très fortement des extensions urbaines
  - ❖ Ne pas créer de nouvelles infrastructures routières structurantes qui auraient pour effet de faciliter l'étalement urbain, d'allonger les distances et donc de créer des flux automobiles supplémentaires
- ❖ Ce sont ces approches qui **garantiront une véritable efficacité aux solutions alternatives** et favoriseront le report modal

# Prérequis : Aménager le territoire en anticipant les questions de mobilité et d'accès



- A. **Réserver dans les documents d'urbanisme les espaces nécessaires aux aménagements de mobilité** (voie cyclable, voie et arrêt de bus ou car scolaire, cheminement...), y compris à horizon long terme
- B. **Mesurer les impacts** : mener des études de flux et d'impact mobilité avant tout aménagement structurant (ZA, équipement, OAP)
- C. **Animer les attentes de la collectivité en terme de qualité d'usage des espaces à aménager** auprès des promoteurs, maîtres d'œuvre, géomètres
- D. **Anticiper et coordonner les travaux sur le territoire ayant un impact sur la mobilité et les flux** : concessionnaires réseaux, voirie...



Actions	Principes opérationnels	Acteurs à mobiliser		Coût	Calendrier / Horizon
		Maître d'ouvrage	Partenaires		
<b>A. Réserver dans les documents d'urbanisme les espaces nécessaires aux aménagements de mobilité y compris à horizon long terme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hiérarchiser les services/équipements pour permettre une prise en compte graduée dans le document d'urbanisme</li> <li>Intégrer au PLUi une OAP thématique spécifique sur les mobilités</li> </ul>	CC MACS	Communes Région NA		À la révision du PLUi
<b>B. Mesurer les impacts : mener des études de flux et d'impact mobilité avant tout aménagement structurant</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intégrer dans le processus de validation des opérations d'urbanisme significatives (à déterminer) une réflexion préalable sur les conséquences en matière de flux et de services de mobilité (cohérence Néo Terra)</li> <li>Concevoir une méthode de travail entre MACS, les Communes et les porteurs de projets</li> </ul>	CC MACS	Communes	A quantifier en volume horaire agent	Court-Moyen terme
<b>C . Animer les attentes de la collectivité en terme de qualité d'usage des espace à aménager</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dans le cadre de la compétence Voirie de MACS : positionner la CC comme garante du référentiel d'aménagement et des attendus auprès des Communes et maîtres d'œuvre, conditionner le financement de MACS au respect des critères établis. Faire respecter les réglementations et recommandations nationales</li> </ul>	CC MACS	Communes, CD40		Court-Moyen terme: prochain PPI Voirie
<b>D. Anticiper et coordonner les travaux sur le territoire ayant un impact sur la mobilité et les flux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anticiper les conséquences des travaux sur la mobilité des habitants, tous modes confondus (transports en commun, piétons, vélos, VL). Intégrer cette étape aux marchés publics de travaux. Communiquer en amont et prévoir les mesures d'accompagnement visant à maintenir la mobilité et le niveau de service des habitants</li> </ul>	CC MACS	Communes, Concessionnaires de réseaux, Maîtres d'œuvre		Court terme





## Constats

- Les résultats du baromètre de la communication locale de 2020 montrent que les dispositifs de participation citoyenne sont très largement perçus comme une bonne chose (entre 85 et 90% des répondants) afin de :
  - donner aux élus une meilleure connaissance des attentes des citoyens
  - pouvoir associer les citoyens aux décisions qui les concernent
  - faire émerger des solutions innovantes
  - enrichir les projets et les politiques publiques portés par la collectivité
- Le questionnaire en ligne de 2020 à l'attention des habitants du territoire dans le cadre de l'étude de la stratégie mobilité avait rassemblé 1106 réponses, ce qui illustre l'appétence des habitants pour ce type de démarche

## Ambitions

- Faire vivre la démocratie participative sur le territoire
- Informer les habitants pour leur faire prendre conscience des enjeux du territoire et valoriser les accomplissements
- Intégrer les habitants aux différentes étapes clés d'un projet

## Actions

- A. Mettre en œuvre un comité d'usagers et l'intégrer aux réflexions de la collectivité, au développement des services et à leur mise en œuvre**
- B. Organiser des cycles de conférences thématiques et des débats publics avec intervention d'experts, d'autres collectivités publiques en France ou à l'étranger**
- C. Intégrer des phases d'information ou de concertation aux projets voirie et mobilité, à adapter en fonction des enjeux**
- D. Mesurer et évaluer : définir les indicateurs d'évaluation des politiques de mobilité, les partager auprès des élus et des habitants**

## Indicateurs de suivi

- Nombre de participants au comité d'usagers
- Nombre de rencontres/sollicitations du comité d'usagers
- Nombre de conférences organisées
- Nombre de concertation organisées
- Nombre de participants aux conférences et aux concertations

## Points d'attention

- Il est délicat mais important d'arriver à avoir une certaine représentativité des différentes catégories de population
- Le sens de cette démarche repose sur une réelle continuité dans le temps des échanges avec les habitants pour éviter frustration et dépossession du débat public

# Construire les politiques de mobilité avec les habitants

Actions	Principes opérationnels	Acteurs à mobiliser		Coût	Calendrier / Horizon
		Maître d'ouvrage	Partenaires		
<p><b>A</b> Mettre en œuvre un comité d'usagers et l'intégrer aux réflexions de la collectivité, au développement des services et à leur mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Définir concrètement les responsabilités et les attentes du comité d'usagers, la manière dont on souhaite qu'il soit intégré aux réflexions.</li> <li>Lancer une sollicitation publique via différents médias pour „recruter“ les membres du comité en essayant d'assurer une certaine représentativité.</li> <li>Chercher le relais de différentes acteurs locaux (associations, etc...)</li> <li>Proposer une feuille de route sur plusieurs années en lien avec les projets de territoire</li> <li>Solliciter à intervalle régulier des réunions / concertations avec le comité</li> </ul>	CC MACS	Communes Associations		Court- Moyen terme
<p><b>B</b> Organiser des cycles de conférences thématiques et des débats publics avec intervention d'experts, d'autres collectivités publiques en France ou à l'étranger</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Définir deux ou trois thèmes par an sur lesquelles la collectivité souhaite apporter de l'information, susciter des débats publics, faire monter en compétence (mobilité, urbanisme, développement durable, etc...)</li> <li>Ces thèmes peuvent être également choisis par un vote auprès du comité d'usager voire de l'ensemble de la population. Idéalement il est pertinent qu'ils soient en lien avec l'actualité et les projets du territoire</li> <li>Solliciter des experts reconnus sur ces sujets apportant une approche pédagogique, traitant également des controverses, mais également des intervenants proposant des démarches innovantes.</li> <li>Imaginer un cycle sous la forme par exemple : constats / diagnostic – solutions globales – solutions applicables sur le territoire</li> </ul>	CC MACS			Moyen terme
<p><b>C</b> Intégrer des phases d'information ou de concertation aux projets voirie et mobilité, à adapter en fonction des enjeux</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En fin de chaque année, lister tous les projets qui nécessiteront une démarche d'information et de concertation pour l'année à venir.</li> <li>Elaborer une stratégie de communication / information / concertation pour chaque projet en amont avec un calendrier adapté à suivre (seul avec les services techniques et de communication ou avec une entreprise spécialisée)</li> <li>Mettre en oeuvre la stratégie adaptée</li> </ul>	CC MACS			Moyen terme
<p><b>D</b> Mesurer et évaluer : définir les indicateurs d'évaluation des politiques de mobilité, les partager auprès des élus et des habitants</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le présent document propose une liste d'indicateurs de suivi pour chacune des thématique. Ils peuvent être intégrer dans un tableau de suivi global à mettre à jour régulièrement (suivant chaque indicateur) et sur lesquelles une communication adaptée peut être élaborée afin de valoriser les accomplissements de la collectivité.</li> </ul>	CC MACS			Court- Moyen terme




# Les 10 thématiques du plan d'actions

- 1 Partager la voirie pour une cohabitation apaisée des modes
- 2 Favoriser l'essor du vélo comme mode de déplacement utilitaire
- 3 Mettre en œuvre de services pour encourager la pratique du vélo
- 4 Accompagner les structures du territoire vers les mobilités alternatives
- 5 Optimiser l'offre de transport en commun et l'adapter au plus proche de la demande
- 6 Explorer la création d'un nouveau concept de mobilité dans les zones urbaines du territoire
- 7 Favoriser le développement d'une offre intermodale
- 8 Accompagner et dynamiser la mobilité partagée et connectée
- 9 Renforcer l'accessibilité multimodale au territoire en saison touristique
- 10 Encourager une mobilité vertueuse sur le territoire en saison touristique



# 1 – Partager la voirie pour une cohabitation apaisée



- A. Généraliser la **zone 30, la zone de rencontre & l'aire piétonne** dans les centres-bourgs 
- B. Aménager des **trottoirs** ou des protections matérialisées dans les centres-bourgs
- C. Modifier les **plans de circulation** afin de favoriser modes actifs marche & vélo et inciter au report modal
- D. Faire des **campagnes de communication et contrôle** pour la circulation sécurisée sur les aménagements
- E. Déployer des **aménagements pour réduire la vitesse** en agglomération



## Constats

Les centres-bourgs de la CC MACS sont très « circulants » : les voiries et infrastructures font la part belle à la circulation des véhicules motorisés aux détriments des modes actifs et de la vie locale

## Ambitions

- Rééquilibrer la place des différents modes
- Favoriser les modes actifs et développer leur usage
- Rendre les centre-bourgs plus agréables
- Réduire l'accidentologie
- Permettre l'accessibilité à tous les centre-bourgs à pieds de façon sécurisée

## Plusieurs niveaux d'implications

- Étude de circulation à l'échelle des communes-bourgs
- Schémas directeurs des modes actifs, schémas d'accessibilité
- Enquêtes de stationnement (occupation ou rotation)
- Travaux de mise en œuvre
- Campagnes de communication et sensibilisation
- Concertation avec les riverains
- Maîtrise des projets immobiliers
- Référentiel d'aménagement auprès des communes au travers du PPI Voirie

## Actions

- A. Généraliser la zone 30, la zone de rencontre & l'aire piétonne dans les centres-bourgs**
- B. Aménager de trottoirs ou des protections matérialisées dans les centres-bourgs**
- C. Modifier les plans de circulation afin de favoriser les déplacements des modes actifs et inciter au report modal**
- D. Faire des campagnes de communication et contrôle pour la circulation sécurisée sur les aménagements**
- E. Déployer des aménagements pour réduire la vitesse en agglomération**

## Indicateurs de suivi

- Nombre de zone 30 mise en œuvre
- Nombre de communes engagées
- Nombre de plan circulation modifié
- Vitesse de circulation des véhicules motorisés
- Nombre et nature des accidents
- Appropriation des usagers, dynamisme commercial

## Points d'attention

- Veillez à appliquer la réglementation (lois LAURE puis LOM) relative à l'intégration d'aménagement cyclable dans tout projet de rénovation de voirie urbaine
- Confier les études de réaménagements de voiries à des acteurs « sensibilisés » à cette problématique
- Respecter les préconisations du CEREMA
- Intégrer systématiquement les cheminements piétons et les modes actifs dans les projets immobiliers
- Réaliser systématiquement une enquête de stationnement avant de créer de nouvelles places de stationnement dans le cadre de tout projet

# 1 – Partager la voirie pour une cohabitation apaisée

## 1.A – Généraliser la zone 30, la zone de rencontre & l'aire piétonne dans les centre-bourgs

### Principes opérationnels

- Recenser les voies où un apaisement de la circulation est nécessaire :
- Plan local de déplacements, de hiérarchisation du réseau et/ou plan de modération des vitesses (50 km/h ou plus, zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes)
- Concertation avec les riverains
- Modification du plan de circulation (passage en sens unique, impasse, site propre TC, déclassement de certaines voies...) de façon à réduire le trafic et reporter le trafic de transit vers des voiries dédiées
- Quels aménagements ?
  - Aménagements de modération des vitesses (ralentisseurs, chicanes, écluses...)
  - Réduction des largeurs de voiries et rayons de giration
  - Mise à niveau de la voirie notamment au niveau des intersections : plateau surélevés traversant
  - Généralisation du double-sens-cyclable
  - Stationnements réduits, en quinconce
  - Traitement du revêtement
  - Matérialisation et signalétique



— 50 km/h — zone 30 — zone de rencontre

Plan de modération de la vitesse envisagé par la Ville d'Aubière (fond de carte IGN)

### Mise en œuvre

- De quelques mois à 1 an d'étude de « planification » pour le recensement des voies et la hiérarchisation, par centre-bourg
- Mise en œuvre rapide (quelques semaines), en interne à la CC MACS, des interventions les plus simples (signalisations et marquages)
- De quelques mois à 1 an d'étude de « aménagement » (AVP, plans, chiffrages) pour les tronçons de rue nécessitant des requalification plus profondes
- De quelques mois à années : réalisation progressive, par phases, des aménagements selon l'ampleur des travaux

### Indicateurs de suivi

1. Nombre de rues « apaisées »
2. Retours sur la cyclabilité du territoire
3. Vitesses des véhicules dans les centres urbains
4. Indice de qualité de l'air



### Points d'attention

- Les conducteurs ont tendance à adapter leur vitesse en fonction de l'environnement dans lequel ils circulent, oubliant la signalisation : un aménagement zone 30 ou zone de rencontre correct doit se suffire à lui-même pour apaiser les vitesses (sans besoin de signalisation superflue)
- Possibilité de tester avec des aménagements provisoires



Zone 30



Zone de rencontre



Aire piétonne



# 1 – Partager la voirie pour une cohabitation apaisée

## 1.A – Généraliser la zone 30, la zone de rencontre & l'aire piétonne dans les centre-bourgs

### Principes de la « Ville 30 » et généralisation du double-sens-cyclable

#### La ville à 30 km/h

En aménageant chaque espace de manière cohérente en fonction de l'équilibre entre vie locale et circulation, la zone 30 devient l'aménagement prépondérant.



#### Quartiers

**Zone 30**

**circulation**

- Motorisés : ≤ 30 km/h
- Piétons : sur trottoir
- Cyclistes : sur chaussée, à double sens

#### Centre piéton

**Aire piétonne**

**circulation**

- Motorisés : restreint
- Piétons : sur chaussée
- Cyclistes : sur chaussée

#### Rues résidentielles

**Zone de rencontre**

**circulation**

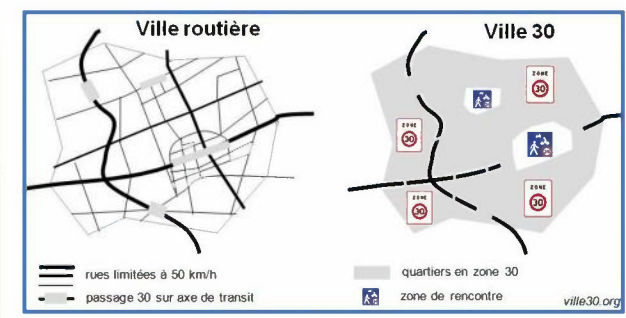
- Motorisés : ≤ 20 km/h
- Piétons : pas de trottoir
- Cyclistes : sur chaussée

#### Axe de centre ville

**Zone de rencontre**

**circulation**

- Motorisés : ≤ 20 km/h
- Piétons : prioritaires
- Cyclistes : sur chaussée



### Quelques exemples à proximité :

#### Bègles

le 8 juillet Bègles passe à 30km/h partout

<https://www.mairie-begles.fr/begles-ville-30/>

#### Bayonne

À PARTIR DU 2 DÉCEMBRE 2019\* BAYONNE CHOISIT LA ZONE 30

[https://www.bayonne.fr/fileadmin/medias/Publications/Mobilite/Zone\\_30\\_Bayonne.pdf](https://www.bayonne.fr/fileadmin/medias/Publications/Mobilite/Zone_30_Bayonne.pdf)

Source : ville30.org  
<https://ville30.files.wordpress.com/2013/04/depliant-ville-30.pdf>



❖ Mener une action phare en termes de mobilité et de qualité de l'air :  
**Toutes les Communes de MACS en « Ville 30 » ?**

### Principes d'organisation et de hiérarchisation de la voirie sur le territoire : exemple de Messanges

#### DES RUES APAISÉES

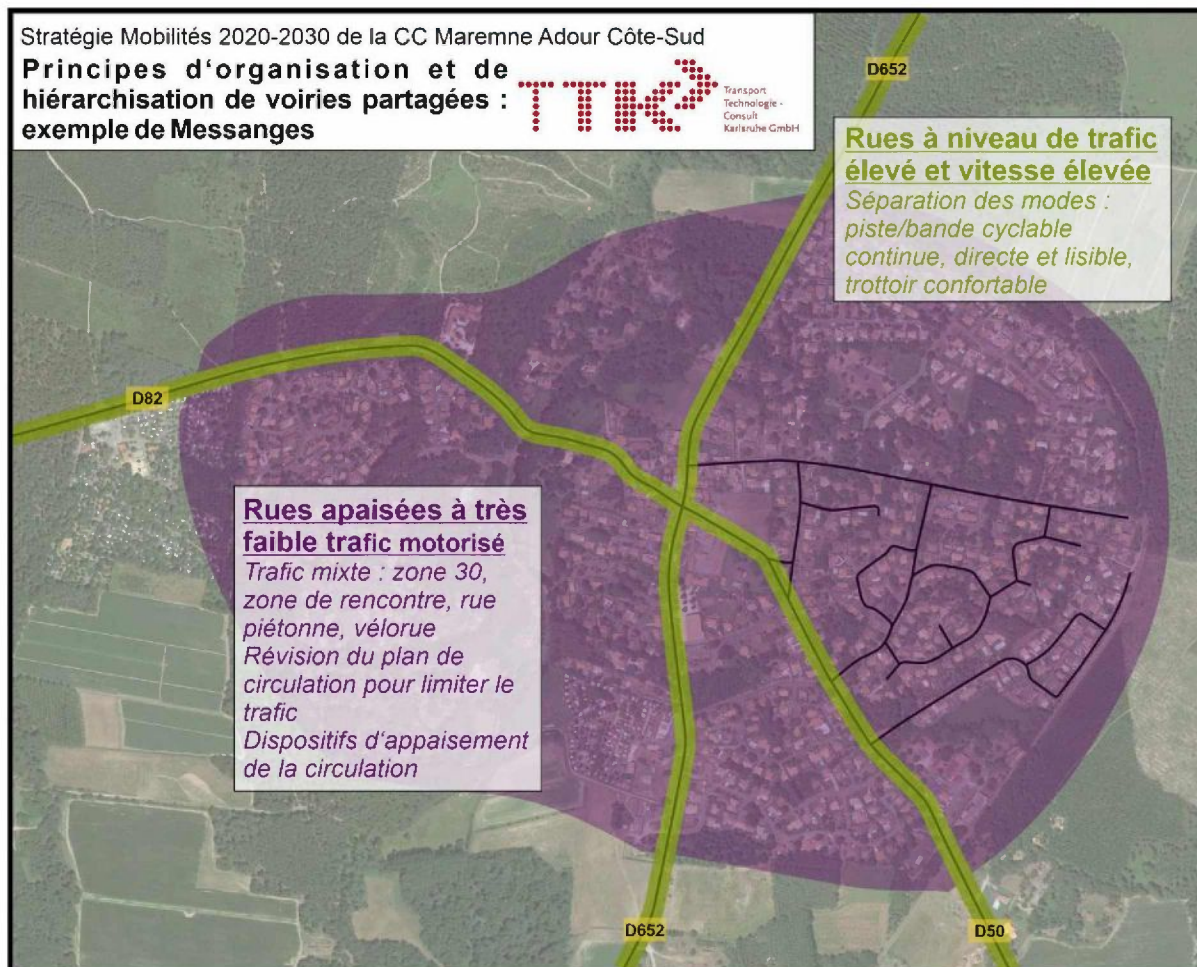
##### À TRÈS FAIBLE TRAFIC MOTORISÉ

Trafic mixte, 70-80% du réseau

#### DES PISTES CYCLABLES SÉPARÉES SUR LES RUES

##### À NIVEAU DE TRAFIC ÉLEVÉ

20-30% restants du réseau





# 1 – Partager la voirie pour une cohabitation apaisée

## Autres actions

Actions	Principes opérationnels	Acteurs à mobiliser		Coût	Calendrier / Horizon
		Maître d'ouvrage	Partenaires		
<b>1.B</b> <b>Aménager des trottoirs ou des protections matérialisées dans les centre-bourgs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Déterminer les communes concernées</li> <li>Identifier et prioriser les axes à traiter par une analyse croisée fonction du confort et de la sécurité de l'aménagement actuel, de la densité de population desservie et de la proximité des services et équipements du centre-bourg à relier</li> <li>Intégrer systématiquement ces aménagements dans tous les nouveaux projets en s'appuyant sur les documents de planification actuels ou futurs (PdMS, PLU, etc.)</li> </ul>	Communes CC MACS	Promoteurs CD40 Région Nouvelle-Aquitaine	Très variable, au cas par cas en fonction du contexte : de l'ordre de 100€/m	Court-Moyen terme
<b>1.C</b> <b>Modifier les plans de circulation</b>	<p>Étude spécifique à réaliser par centralités (communes, bourgs, centres urbains) afin de hiérarchiser et réorganiser les voiries de façon à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Réduire le trafic automobile dans les centre-bourgs et les quartiers résidentiels en adoptant le système de boucles visant à réduire le trafic de transit des véhicules motorisés...</li> <li>... tout en garantissant des itinéraires plus directs aux modes actifs (en généralisant le double-sens-cyclable) afin de leur donner l'avantage en termes de temps de parcours</li> <li>Traiter certains points noirs de congestion et éventuellement fluidifier le trafic sur certains axes</li> <li>Réduire les vitesses des véhicules motorisés</li> <li>Reporter le trafic de transit résiduel sur des itinéraires dédiées : étudier au cas par cas les besoins d'aménagements de contournements (Tyrosse, St-Geours, etc.)</li> </ul>	CC MACS Communes	CD40	~20k€ à 50k€ d'études par centre-bourg concerné  Coût de mise en œuvre potentiellement faible, mais à voir au cas par cas en fonction des réaménagements nécessaires	Court terme
<b>1.D</b> <b>Faire des campagnes de communication et contrôle pour la circulation sécurisée</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Selon une méthodologie et un "code de la rue" homogène sur tout le territoire de la CC MACS</li> <li>Elaborer un plan de communication (en interne Service Communication de CC MACS ou en faisant appel à un bureau de communication) : identifier un public cible, définir les messages à transmettre, la forme et les formats de transmissions</li> </ul>	CC MACS	Communes CD40 Médias	Budget à définir Par ex : 1 ETP ~ 40k€ / an + Coût des actions	Court terme
<b>1.E</b> <b>Déployer des aménagements pour réduire la vitesse en agglomération</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Au-delà de la réduction systémique des vitesses et des circulations motorisés dans les centre-bourgs et quartiers résidentiels (voir mesure 1.A), d'autres localités du territoire peuvent accueillir des dispositifs de réduction ponctuelle de la vitesse, notamment aux abords des traversées piétonnes, intersection avec voie verte, ou zones accidentogènes</li> <li>Exemples de dispositifs : coussin, plateau traversant, écluse, chicane, changement de matériaux</li> </ul>	CC MACS	Communes CD40	Coût de quelques aménagements : • Coussin berlinois ~1,5 à 3k€ • Écluse ~5k€ • Plateau traversant ~10 à 30k€	Court et moyen termes

## 2 – Favoriser l'essor du vélo comme mode de déplacement utilitaire



- A. Développer un réseau « armature » cyclable intercommunal concurrentiel sur les itinéraires entre pôles
- B. Développer le **jalonement et la signalétique** sur le territoire
- C. Développer le **stationnement** à proximité direct des pôles générateurs

### Constats

Le vélo est encore souvent considéré comme un « loisir » sur le territoire et n'a pas encore trouvé sa place dans les déplacements « utilitaires » au quotidien

### Ambitions

- Affirmer le vélo comme un mode déplacement pertinent au quotidien
- Développer un réseau cyclable intercommunal : aménagements sécurisés, directs et continus entre les communes
- Donner de la place aux vélos sur la chaussée au sein des centres-bourgs
- Donner la priorité aux modes actifs marche et vélo par rapport aux véhicules motorisés

### Plusieurs niveaux d'implications

- Schéma directeur cyclable : aménagements, jalonnements, stationnements, services, communication
- Travaux spécifiques de mise en œuvre d'aménagements cyclables : voies vertes ou pistes cyclables nouvelles...
- ... mais aussi, et surtout, tous les travaux de réfection ou requalification de voiries dans lesquels le vélo doit trouver sa place
- Déploiement d'équipements vélos

### Actions

**A. Développer un réseau « armature » cyclable intercommunal concurrentiel sur les itinéraires entre pôles**

**B. Développer le jalonnement et la signalétique sur le territoire**

**C. Développer le stationnement à proximité direct des pôles générateurs et selon les recommandations d'usage**

### Indicateurs de suivi

- Parts modales vélos
- Nombre d'itinéraire cyclables et linéaires (Kms) d'aménagements cyclables
- Nombre de stationnements et d'équipements vélos

### Points d'attention

- S'assurer d'une approche homogène et identifiable sur toutes les communes du territoire que ce soit pour le jalonnement, la signalétique ou le stationnement
- Respecter les recommandations du CEREMA



## 2 – Favoriser l'essor du vélo comme mode de déplacement utilitaire

Actions	Principes opérationnels	Acteurs à mobiliser		Coût	Calendrier / Horizon
		Maître d'ouvrage	Partenaires		
<b>2.A</b> Développer un réseau « armature » cyclable intercommunal concurrentiel sur les itinéraires entre pôles	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voir Schéma Directeur voté en mars 2021</li> </ul>	CC MACS Communes	CD40 Région N-A Associations	Voir Schéma Directeur	Court-Moyen terme
<b>2.B</b> Développer le jalonnement et la signalétique sur le territoire	<ul style="list-style-type: none"> <li>Créer un guide du jalonnement et de la signalétique sur le territoire se basant sur les recommandations du CEREMA.</li> <li>Utiliser le guide comme une référence objective</li> <li>Appliquer les mesures de manière homogène et uniforme</li> </ul>	CC MACS Communes	CD40 Région N-A Associations	Voir Schéma Directeur	Court-Moyen terme
<b>2.C</b> Développer le stationnement à proximité direct des pôles générateurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>S'appuyer sur le programme « Alvéole Plus », de la FUB, pour le financement de stationnement vélo sécurisé, qui sera lancé courant second semestre 2022</li> <li>Supprimer des places de stationnement voiture au profit du stationnement vélo : la loi LOM oblige à dégager la visibilité des passages piétons (suppression du stationnement à moins de 5m) à l'horizon 2026</li> </ul>	CC MACS Communes	CD40 Région N-A Associations	Voir Schéma Directeur	Court-Moyen terme



# 3 – Mettre en œuvre des services pour encourager la pratique du vélo



- A. **Systématiser l'apprentissage du vélo à l'école** pour les enfants
- B. **Soutenir l'apprentissage du vélo pour les adultes**
- C. Développer des offres de **locations de VAE, vélo-cargo, remorque**
- D. Encourager et faciliter la mise en place d'**ateliers d'auto-réparation**
- E. Etudier et proposer une **aide à l'achat**

## Constats

- L'école n'est pas encore un lieu systématique d'apprentissage du vélo
- La pratique du vélo en milieu urbain diffère fortement de l'usage récréatif
- Des besoins de « remise en selle » à tout âge

## Ambitions

- S'assurer de l'acquisition des bases de la circulation urbaine avant l'entrée au collège
- Mettre en place des mesures financières pour inciter à la pratique et développer la visibilité du vélo (diffusion de la « culture vélo »).

## Actions

**A. Systématiser l'apprentissage du vélo à l'école pour les enfants**

**B. Soutenir l'apprentissage du vélo pour les adultes**

**C. Développer des offres de locations de VAE, vélo-cargo, remorque**

**D. Encourager et faciliter la mise en place d'ateliers d'autoréparation**

**E. Proposer une aide à l'achat**

## Plusieurs niveaux d'implications

- Schéma directeur cyclable : aménagements, jalonnements, stationnements, services, communication
- Campagnes de communication et sensibilisation
- Dialogue et partenariat avec les institutions publiques (écoles, mairies ou MJC)
- Encouragement, soutien et partenariat avec le tissu associatif local
- Dialogue et partenariat avec les entreprises du territoire
- Pour aller plus loin : création d'une maison du vélo

## Indicateurs de suivi

- Parts modales des déplacements
- Nombre de formations et retours d'expérience
- Nombre de vélos loués
- Nombre de structures de services vélos recensées et actives sur le territoire
- Nombre d'habitants ayant bénéficié d'une aide à l'achat

## Points d'attention

- Être à l'écoute et travailler en partenariat avec le tissu économique et associatif local
- La réussite de ces services passe souvent par le bénévolat en s'appuyant sur initiatives locales

# 3 – Mettre en œuvre de services pour encourager la pratique du vélo

## 3.A – Systématiser l'apprentissage du vélo à l'école pour les enfants

Acteurs à mobiliser		Coût	Calendrier / Horizon
Maître d'ouvrage	Partenaires		
Communes CC MACS Écoles	Écoles Organismes pouvant porter le programme (voir plus bas)	Fonction du niveau d'implication (voir ci-bas)	Court-Moyen terme

### Principes opérationnels

- Recenser les écoles pratiquant déjà l'enseignement vélo sur le territoire
- Encourager et mettre en avant ces dernières par de la communication si elles n'en profitent pas déjà
- Mettre en place le programme « Savoir Rouler à Vélo », proposant aux enfants de 6 à 11 ans de suivre gratuitement une formation de 10 heures en 3 étapes, encadrée par des professionnels

- Organismes pouvant porter le programme : Associations sportives (Fédération Française de Cyclisme, de Cyclotourisme, de Triathlon, etc.), associations sportives scolaires (UNSS, USEP, etc.), Associations de cyclistes (FUB, etc.), associations de préventions (Association Prévention Routière, MAIF, Sécurité Routière, etc.), Écoles, centres de loisirs, mairies des communes, professionnels du cycle, etc.
- Communiquer sur les résultats du « Savoir Rouler à Vélo »



### Plusieurs niveaux d'implications

- suivi de la mise en œuvre du programme (0,05 ETP) soit 2,35 k€ / an
- financement de 50% des cours d'une génération d'écoliers (125 classes) + suivi (0,05 ETP) soit 75k€ / an
- financement des cours d'une génération d'écoliers (125 classes) + suivi (0,05 ETP) soit 150k€ / an



### Mise en œuvre

- 3 mois pour le recensement des écoles, première prise de contact avec les acteurs du programme « Savoir Rouler à Vélo »
- 6 mois pour l'organisation de la mise en place du programme
- Sur 1 année scolaire : réalisation du programme

### Points d'attention

1. Quelle flotte de vélos ?
2. Le programme n'est pas obligatoire
3. Trouver les acteurs potentiels répertoriés sur [www.savoirroulervelo.fr](http://www.savoirroulervelo.fr) sur le territoire

### Indicateurs de suivi

1. Proportion des élèves ayant été formés en élémentaire
2. Nombre d'écoles mettant en place le programme « Savoir Rouler à Vélo »
3. Retours sur expérience des participants



# 3 – Mettre en œuvre de services pour encourager la pratique du vélo

## Autres actions

Actions	Principes opérationnels	Acteurs à mobiliser		Coût	Calendrier / Horizon
		Maître d'ouvrage	Partenaires		
<b>3.B</b> <b>Soutenir l'apprentissage du vélo pour les adultes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accompagner les associations dans la mise en place de vélos-écoles</li> <li>La CC MACS pourrait prendre en charge le coût de formation de moniteurs de vélo-école (1600€/formation selon la FUB)</li> <li>Communication sur les retours d'expérience</li> <li>L'état a financé jusqu'à mars 2021 le coût du stage de remise en selle pour les participants via le programme Alvéole. D'autres subventions de ce type peuvent être relancées. Il s'agira donc de communiquer auprès des habitants sur ce sujet.</li> </ul>	CC MACS Associations	Associations Communes Autres partenaires publics ou privés	10k à 20k€ par an en s'appuyant sur le milieu associatif	Court-Moyen terme
<b>3.C</b> <b>Développer des offres de locations de VAE, vélo-cargo, remorque</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Définir un cahier des charges : budget, modalités de locations (3 mois à un an en général), matériel, volume de la flotte, moyen de déploiement, option d'achat, clientèle cible (jeunes, actifs, non motorisés, substitution de la « 2<sup>ème</sup> voiture » du ménage)</li> <li>Formaliser une convention partenariale avec les co-financeurs potentiels (CD40, Région N-A, État à travers le plan vélo ?)</li> <li>Lancer un marché de location longue durée de VAE, vélo-cargo, remorque, etc. Trois principales options : <ul style="list-style-type: none"> <li>Adossé à l'exploitation du réseau urbain Yégo – avantages : économie d'échelle, synergie en termes d'offres et de tarifs pour les usagers, lisibilité de l'offre de mobilité globale du territoire</li> <li>Marché indépendant avec mise en concurrence – avantages : plus large gamme de prestataire potentiels (vélocistes)</li> <li>En régie : par la CC MACS elle-même</li> </ul> </li> <li>Communiquer autour du service : plan de communication et marketing à inclure au sein du marché, animations</li> </ul>	CC MACS	Communes Vélocistes Prestataires Associations  CD40 Région N-A	Ex: pour 100 VAE ~120k€ d'investissement ~60k€/an de charges de fonctionnement (maintenance, marketing, frais)	Moyen terme
<b>3.D</b> <b>Encourager et faciliter la mise en place d'ateliers d'autoréparation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude préalable pour recenser puis déterminer le nombre d'ateliers à implanter et leur type (simple borne en libre-accès, local associatif collaboratif, vélociste)</li> <li>Partenariat à mettre en place avec le tissu économique (vélocistes) ou associatif local : s'appuyer sur les initiatives locales pour développer un atelier collaboratif</li> <li>Soutenir financièrement et techniquement (mise à disposition d'un local, de matériel, soutien financier d'un salarié (réinsertion ?), etc.)</li> </ul>	CC MACS	Associations Vélocistes Communes	Investissement borne de réparation : 1 à 2k€  Investissement : local associatif, 1k€ d'outillage Entretien : 1k€ / an	Moyen terme
<b>3.E</b> <b>Proposer une aide à l'achat de VAE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La CC MACS peut librement mettre en place cette subvention pour inciter ses habitants à l'achat de VAE. Dans les conditions actuelles, la mise en place de cette subvention viendrait alors se cumuler avec <a href="#">celle de l'État</a> plafonnée à 200€</li> </ul>	CC MACS	Communes	À définir, généralement de 100€ à 200€ par VAE	Court-Moyen terme

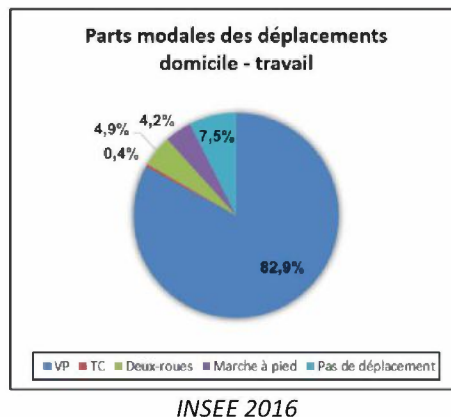
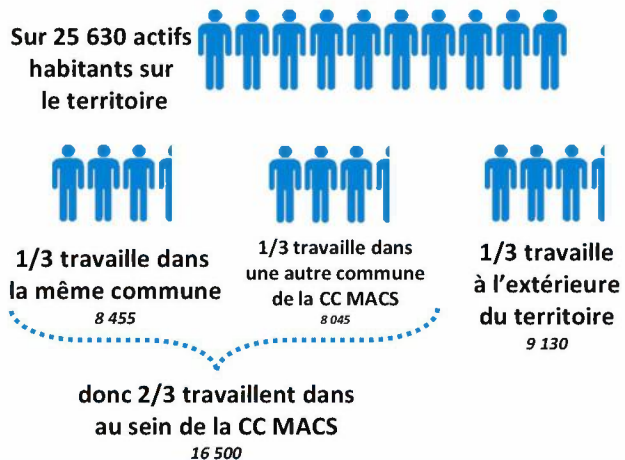
# 4 – Accompagner les structures du territoire vers les mobilités alternatives



- A. Mettre en place des **plans de déplacement d'écoles**
- B. Inciter les entreprises à déployer des **plans de déplacement d'entreprise**
- C. Faire la **promotion des modes de déplacement alternatifs** auprès des habitants et des entreprises

## Constats

- Très peu de scolaires vont à l'école à pied ou à vélo.
- Une très large majorité des actifs du territoire se déplacent en voiture...
- ... pourtant, une large partie d'entre eux habite à proximité de son lieu de travail : **45% des déplacements domicile-travail sont inférieurs à 7 km, ce qui représente 71% des déplacements internes au territoire**



## Actions

- Mettre en place des plans de déplacement d'écoles**
- Inciter les entreprises à déployer des plans de déplacement d'entreprise (PDE)**
- Faire la promotion du vélo et des modes de transports alternatifs auprès des habitants et des entreprises**

## Ambitions

- Sécuriser les abords des écoles et le trajet des élèves
- Diminuer la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail et domicile-étude
- Encourager la pratique du vélo dans les déplacements des actifs et des scolaires
- Inciter au développement de la pratique du covoiturage en entreprise

## Indicateurs de suivi

- Parts modales des déplacements domicile-travail et domicile-étude
- Nombre de plan de déplacements écoles élaborés et suivis
- Nombre de PDE élaborés et suivis

## Points d'attention

- Alors que pour les PDE, l'implication de la CC MACS peut difficilement aller au-delà d'une incitation (car ces projets sont à porter par les entreprises elles-mêmes), concernant les écoles, la CC MACS et les communes sont pleinement compétentes pour piloter, mettre en œuvre et faire vivre ces plans



Acteurs à mobiliser		Coût	Calendrier / Horizon
Maître d'ouvrage	Partenaires		
CC MACS + Communes Ecoles	Bureau d'études, Prestataire, Associations de parents d'élèves et cyclables	Réalisation du plan : 10k€ / école Mise en œuvre : fonction des services retenus (voir ci-dessous)	Court terme

### Principes opérationnels

Les démarches d'éco-mobilité scolaire s'appuient généralement sur un plan de déplacement d'école. Celui-ci permet, à partir d'un diagnostic local, de proposer et de mettre en œuvre des actions favorables au développement de la marche, du vélo, des transports en commun ou du co-voiturage. Les objectifs de ces actions :

- Faciliter l'organisation de la dépose des enfants pour les parents accompagnants et améliorer la sécurité aux abords des écoles
- Favoriser le nombre de déplacements à pied et à vélo des enfants et des parents à l'école.
- Préserver la santé des enfants par un exercice régulier et prévenir de l'obésité.
- Participer à la protection de l'environnement : qualité de l'air, économies d'énergie...

### Plusieurs niveaux d'implications

- Réalisation des plans de déplacements d'écoles. Deux options :
  - en interne : CC MACS + communes + écoles
  - accompagné par un bureau d'études : ~ 10k€ / école, si mutualisation
- Exemples d'actions envisageables :
  - **Pédibus ou vélobus** : gratuit (ou ~1k€ de formation des encadrants) – s'appuyant sur le bénévolat des parents qui encadrent les élèves à pied ou à vélo
  - **Ramassage scolaire type S'Cool Bus** : ~25k€/an pour une ligne (8 enfants) – service de ramassage scolaire à l'aide d'un vélo collectif (9 places) à assistance électrique, organisé en différentes lignes reliant les lieux de résidence des enfants. *Le service illustré ici, réalisé par la société S'Cool Bus et comprend : la fourniture du véhicule, sa maintenance et la conduite par un salarié de S'Cool Bus, les séances de formation. Service mis en place dans six communes de la CA Seine-Eure.*
  - **Rue-École** : ~20k€ pour fourniture et pose de 3 barrières levantes – Aménagé en zone 20 autour de l'école. Cinq fois par jour, pendant 45', la rue est entièrement fermée à la circulation motorisée (sauf pour les riverains munis de télécommandes) à l'aide de barrières levantes.



Vélobus



S'Cool Bus

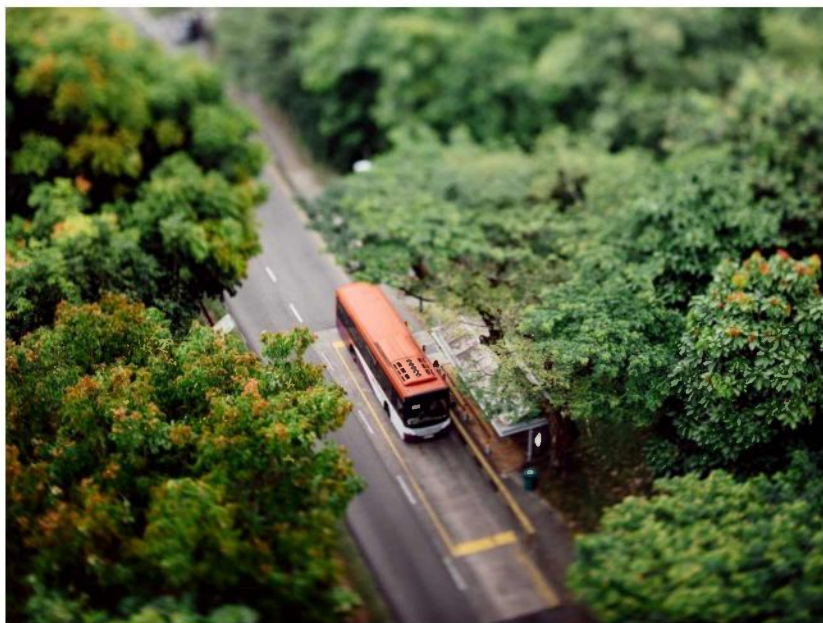


barrières d'une  
rue-école fermées  
temporairement

Actions	Principes opérationnels	Acteurs à mobiliser		Coût	Calendrier / Horizon
		Maître d'ouvrage	Partenaires		
<p><b>4.B</b> Inciter les entreprises à déployer des plans de déplacement d'entreprise</p>	<p>Encourager les entreprises et les administrations du territoire en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>rappelant les obligations réglementaires</li> <li>diffusant des kits de communication et de formation</li> <li>finançant la formation de référent mobilité au sein des entreprises ou la réalisation des plans par un organisme extérieur</li> <li>favorisant l'échanges de bonnes pratiques dans le cadre des réunions organisées par le service de développement économique</li> <li>favorisant l'expérimentation de différentes solutions transports pouvant être proposées par des start-up du territoire (application numérique et géolocalisation, mutualisation de pool vélo et véhicules professionnels, pick up station, etc.)</li> <li>cofinançant un système d'information voyageurs à l'intention des entreprises : écran en salle d'accueil, intranet...</li> </ul>	<p>Entreprises CC MACS</p>	<p>Chambres consulaires</p>	<p>PDE : ~10 à 20 k€ Formation référent mobilité : 2 k€</p>	<p>Court-Moyen terme</p>
<p><b>4.C</b> Faire la promotion du vélo et des modes de transports alternatifs auprès des habitants et des entreprises</p>	<p>Encourager les habitants, les actifs et les scolaires du territoire à se déplacer à pied ou à vélo et en empruntant les transports alternatifs. Pour cela :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Développer un plan d'action, de communication et d'évènements autour des modes alternatifs en s'appuyant sur le service de communication de la CC MACS, des bureaux de communications et d'évènementiels, et surtout les habitants à travers le tissu associatif</li> <li>Eventuellement, en mutualisant avec le plan de communication évoqué au 1.D</li> <li>Exemples d'actions envisageables : <ul style="list-style-type: none"> <li>Fête du vélo un jour par an</li> <li>Maison de la mobilité (éventuellement « mobile » : caravane de la mobilité)</li> <li>Journée de la mobilité / challenge vélo : jeu concours entre les entreprises et institutions du territoire pour inciter au report modal / à la pratique du vélo</li> </ul> </li> </ul>	<p>CC MACS Communes Associations</p>	<p>Entreprises Bureau de communication et d'évènements</p>	<p>Fête du vélo : ~5k€ à 20k€ Journée de la mobilité / challenge vélo : ~5k€ à 20k€</p>	<p>Court-Moyen terme</p>



# 5 – Optimiser l'offre de transport en commun et l'adapter au plus proche de la demande

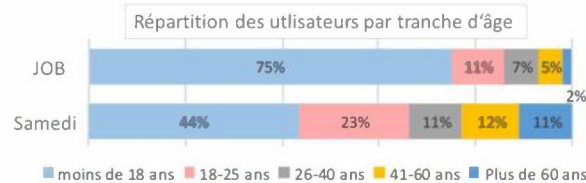


- A. Mettre en œuvre un **transport à la demande en milieu rural**
- B. **Optimiser les horaires pour les scolaires**
- C. Renforcer l'**offre aux heures creuses** pour les scolaires
- D. Ouvrir les **lignes scolaires à tous les usagers**
- E. Mettre en place un **cadencement**
- F. Améliorer **qualitativement les arrêts** et l'information voyageur



## Constats

- Le réseau de transport en commun Yégo a d'abord été conçu en ciblant les actifs
- Mais le niveau d'offre trop faible permet difficilement d'attirer les actifs dont les horaires sont variés et contraints
- À l'inverse, Yégo est très majoritairement utilisé par les jeunes (enquête 2018) :



- L'offre actuelle ne permet pas de répondre à tous les besoins de déplacements du territoire (des communes rurales non desservies)

## Actions

- Mettre en œuvre un transport à la demande en milieu rural**
- Optimiser les horaires pour les scolaires**
- Renforcer l'offre aux heures creuses pour les scolaires**
- Ouvrir les lignes scolaires à tous les usagers**
- Mettre en place un cadencement du réseau Yégo**
- Améliorer qualitativement les arrêts et l'information voyageur**

## Ambitions

- Proposer une offre à tous les habitants du territoire, y compris une offre adaptée aux communes les moins denses
- Renforcer l'autonomie des non-motorisés (captifs)
- Adapter au mieux l'offre au besoin des scolaires, principaux usagers du réseau
- Optimiser le réseau (cadencement, optimisation des horaires, amélioration de la qualité des points d'arrêts) afin de rendre l'offre plus visible et plus attractive pour le plus grand nombre
- Cadencement = les bus passent chaque heure à la même minute, et ceci durant une grande partie de la journée

## Indicateurs de suivi

- Indicateurs de performances du réseau Yégo : niveau d'offre, fréquentation, voyage/kilomètre,
- Profils des usagers, performances des différents services (si mise en place d'un TAD) et des différentes lignes
- Retours d'expérience des usagers

## Points d'attention

- Les entreprises qui financent en partie le réseau Yégo au travers du versement mobilité sont en attente d'une offre globale de mobilité qui puisse répondre aux besoins de leurs salariés

Acteurs à mobiliser		Coût	Calendrier / Horizon
Maître d'ouvrage	Partenaires		
CC MACS	Communes, Région, Exploitant, BET	Investissement : ~50k€ / véhicule Exploitation : ~50k€ à 100k€ / an / navette	Court-moyen terme

### Principes opérationnels – Réaliser une étude visant à :

Réaliser une étude visant à :

- Déterminer un public cible et clarifier le potentiel → adapter le niveau d'offre à la demande
- Déterminer les zones à desservir → nouvelles zones (actuellement non desservies par Yégo), zones actuellement desservies par une ligne régulière Yégo à réinterroger
- Bien définir le service → Plusieurs typologies :
  - Ligne virtuelle : Itinéraire et horaire fixes, service déclenché par réservation
  - Zonal « arrêt à arrêt » : desserte de certains arrêts sur demande à horaire flexible, dans une zone définie
  - Zonal « porte à porte » : transport entre deux adresses à horaire flexible, dans une zone définie
  - Zonal en convergence autour d'un pôle : transport entre une adresse ou un arrêt et une destination unique, à horaire flexible

### Mise en œuvre

- Lancer une étude de potentiel et de définition du service : 6 mois – ~30k€
- Définir les territoires/zones prioritaires
- Consulter les élus et habitants du territoire pour bien cibler leurs besoins (gares, marché, etc.)
- Intégrer cette offre au contrat de l'exploitant TRANS LANDES

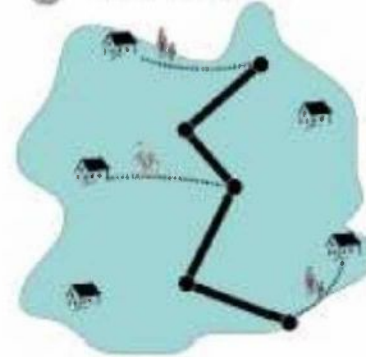
### Enjeux clés du service

- Facilité de réservation (multicanal) et délais court entre réservation et service pour renforcer la flexibilité
- Communication claire et régulière autour du service et portée par différentes entités
- Suivi des performance et réajustement de l'offre



### Service à la demande type ligne virtuelle

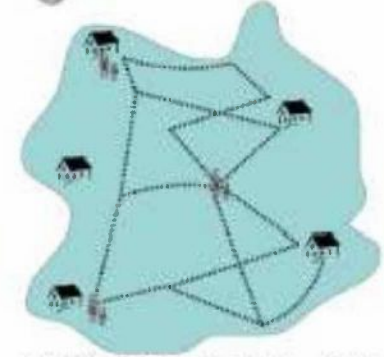
- Arrêts fixes
- Itinéraire fixe
- Horaires fixes



- L'utilisateur se rend par ses propres moyens au point d'arrêt défini
- Le transport ne s'effectue que sur demande

### Service à la demande type zonal

- Arrêts à la demande (porte à porte)
- Itinéraire à la demande
- Horaires à la demande



- Le bus vient chercher l'utilisateur à l'heure convenue au point d'origine indiqué et l'amène au point de destination souhaité
- Le trajet est optimisé pour regrouper au maximum les demandes des usagers
- Le transport ne s'effectue qu'en fonction de la demande

### Indicateurs de suivi

1. Nombre d'utilisateurs inscrits au service
2. Nombre de voyages par an
3. Coûts / voyage pour la collectivité

# 5 – Optimiser l'offre de transport en commun et l'adapter au plus proche de la demande

## Autres actions

Actions	Principes opérationnels	Acteurs à mobiliser		Coût	Calendrier / Horizon
		Maître d'ouvrage	Partenaires		
<b>5.B</b> Optimiser les horaires pour les scolaires	Si la CC MACS choisit d'assumer et de renforcer la vocation scolaire du réseau Yégo <ul style="list-style-type: none"> <li>Étude spécifique à réaliser par le transporteur ou un bureau d'études                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Démarche : enquêtes auprès des établissements, des usagers scolaires et des parents pour identifier les besoins d'adaptation</li> <li>Pistes d'optimisation : renforts spécifiques de certaines lignes aux horaires des établissements : doublages scolaires</li> </ul> </li> </ul>	CC MACS Transporteur	Bureau d'études Ecoles	Très variable en fonction du coût €/km proposé par l'exploitant (entre 2 et 5 €/km)	Court - Moyen terme
<b>5.C</b> Renforcer l'offre aux heures creuses pour les scolaires	Si la CC MACS choisit d'assumer et de renforcer la vocation scolaire du réseau Yégo <ul style="list-style-type: none"> <li>Étude spécifique à réaliser par le transporteur ou un bureau d'études                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Démarche : enquêtes auprès des usagers scolaires et des parents pour identifier les besoins d'adaptation</li> <li>Pistes d'optimisation : renforts spécifiques de certaines lignes afin d'étendre l'autonomie des scolaires y compris en périodes hors scolaires</li> </ul> </li> </ul>	CC MACS Transporteur	Bureau d'études Ecoles	Très variable en fonction du coût €/km proposé par l'exploitant (entre 2 et 5 €/km)	Court - Moyen terme
<b>5.D</b> Ouvrir les lignes scolaires à tous les usagers	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mesurer l'intérêt et l'acceptabilité pour les non-scolaires de mutualiser les trajets</li> <li>Déterminer les taux de remplissage actuels pour connaître la faisabilité</li> <li>Adapter les communications sur le réseau pour attirer un public cible non captif</li> </ul>	CC MACS Transporteur		Potentiellement à coût constant en dehors des démarches de communication	Moyen terme
<b>5.E</b> Mettre en place un cadencement du réseau Yégo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude spécifique à réaliser par le transporteur ou un bureau d'études</li> </ul> Le cadencement implique une fréquence fixe (intervalle constant entre deux bus, exemple : 20'), ainsi que la répétitivité des horaires d'une heure à l'autre, d'un jour à l'autre toute l'année : horaires très simples et très lisibles, facilement mémorisables, meilleures correspondances, optimisation des moyens	CC MACS Transporteur	Bureau d'études	Très variable. Fonction de l'impact sur le nombre de véhicules,	Court - Moyen terme
<b>5.F</b> Améliorer qualitativement les arrêts et information voyageur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réaliser une bilan des équipements existants sur chacun des arrêts du territoire</li> <li>Définir une charte d'aménagement en distinguant éventuellement les équipements nécessaires en fonction de « catégorie d'arrêts »</li> <li>Définir une hiérarchisation des équipements à mettre en oeuvre</li> </ul>	CC MACS Transporteur	Communes	Entre 1 et 10k€ par arrêt	Court-Moyen terme



# 6 – Explorer la création d'un nouveau concept de mobilité structurant dans les zones urbaines du territoire



Mettre en œuvre une ligne de transport en commun à haut niveau de service pour les actifs

# 6 – Explorer la création d'un nouveau concept de mobilité structurant dans les zones urbaines du territoire : Mettre en œuvre une ligne de transport en commun à haut niveau de service pour les actifs

Acteurs à mobiliser		Coût	Calendrier / Horizon
Maître d'ouvrage	Partenaires		
CC MACS	CD40, Région N-A, État, BET	Étude de faisabilité : ~ 50 à 100k€ Projet : à déterminer lors de l'étude de faisabilité, ordre de grandeur ~ 10 à 50M€ (subventionnable)	Long terme

## Constats

- Les transports en commun du territoire sont peu utilisés par les actifs mais plutôt par des captifs (non-motorisés)
- Cela s'explique notamment par le niveau d'offre faible (5 à 13 AR/jour) et leurs temps de parcours moins compétitifs par rapport à la voiture individuelle
- Pourtant, certaines communes du territoire concentrent des flux de déplacements importants (aujourd'hui principalement réalisés en voiture) et des densités de population propices à la mise en place d'un transport de masse

## Ambitions

- Proposer un projet innovant : solution de transport collectif express à haut niveau de service le long de l'axe le plus dense du territoire, connectée aux transports structurants (Train, Tram'bus)
- Paroles d'élus – Pour capter les actifs, la ligne doit :
  - être plus rapide que la voiture
  - avoir une bonne fréquence et une amplitude adéquate
  - avoir une tarification adaptée
  - desservir les pôles d'échanges multimodaux pour favoriser l'intermodalité
  - ne pas être en concurrence avec le TER
  - envisager le lien avec Tarnos/Ondres et le Tram'bus

## Principes opérationnels

- Réaliser une étude de faisabilité, avec l'accompagnement d'un bureau d'études, afin de clarifier le besoin et la pertinence de la solution proposée, explorer les variantes de schémas de fonctionnement, de desserte, de tracé, ainsi que les mesures compensatrices à mettre en place, déterminer le schéma d'exploitation et les besoins en matériel roulant et chiffrer les coûts d'investissement et de fonctionnement – ~1 an – ~50 à 100k€
- Etudes complémentaires (MOE, environnementales, géotechniques, etc.) – ~1 à 2 ans
- Travaux, investissements, mise en œuvre – ~1 à 3 ans



## Points d'attention

1. La réussite d'un tel service nécessite un plein engagement de la part du territoire (CC MACS, communes, habitants, etc.)
2. Pour être efficace et faire sens, ce moyen de transport devra nécessairement être compétitif par rapport à la voiture
3. Sa mise en œuvre nécessitera inévitablement de faire des choix parfois délicats : réduction du trafic automobile, insertion de sites propres dans un environnement contraint, lourds investissements financiers

## Indicateurs de suivi

1. Linéaire de sites propres aménagé
2. Temps de parcours bus VS voiture sur le territoire
3. Usagers réguliers de la ligne
4. Usagers réguliers de des transports collectifs
5. Parts modales du territoire



## Principes volontaristes envisagés pour la mise en place d'une ligne de TCSP sur le territoire

### Ligne structurante

- Dessert la plupart des principales communes de MACS
- Relie et assure la connexion des deux principales gares du territoire : Tyrosse et Labenne et
- Correspondances rapides vers Bayonne ou Dax à étudier en partenariat avec la Région

### Niveau de service élevé

- Priorité dans les centres urbains
- Sites propres sur certains tronçons : fermeture (par étape) de la RD652 au trafic automobile
- Une fréquence élevée (10-15 min), cadencée
- Une amplitude forte (services en soirée)

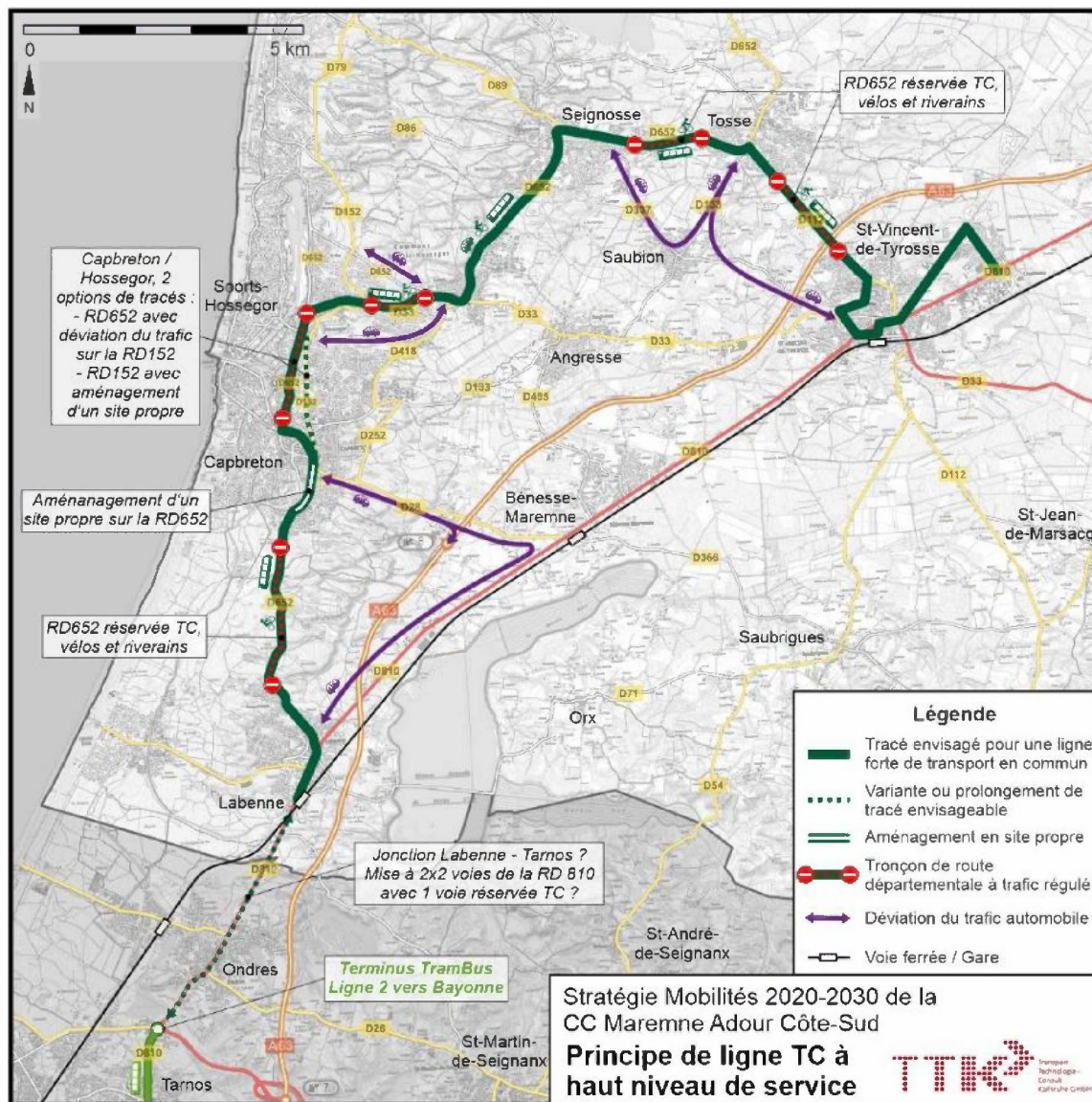
### Potentiel

- ~18 000 habitants desservis par la ligne selon une aire d'attraction de 400m autour des arrêts compte tenu du niveau d'offre attractif

### Mesures d'accompagnements

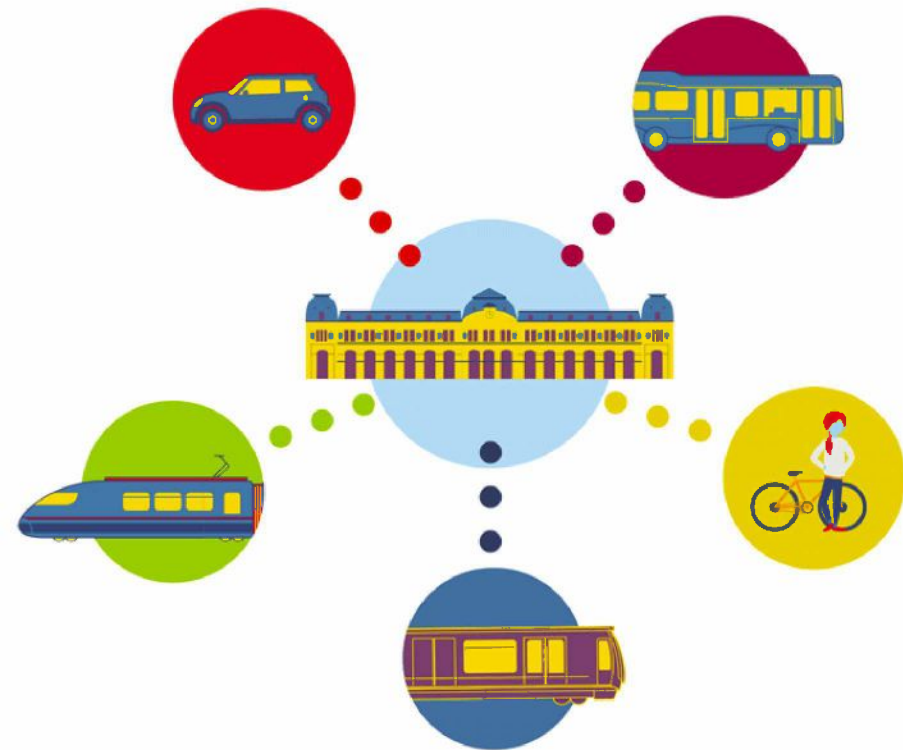
Des aménagements routiers seront nécessaires :

- Aménagements avec un impact environnemental limité s'appuyant quasi-exclusivement sur des voiries (communales) déjà existantes à recalibrer ainsi que d'éventuels « courts » barreaux routiers à créer si nécessaire
  - Compenser uniquement les tronçons de routes fermés aux voitures afin de maintenir un accès à tout le territoire mais en veillant à maintenir le TCSP plus performant que la voiture
- + Refonte du réseau Yégo et du réseau régional





# 7 – Favoriser le développement d'une offre intermodale



- A. Améliorer les équipements en gare
- B. Optimiser les correspondances entre Yégo et TER
- C. Optimiser les correspondances entre les TGV et les Transports régionaux routiers et ferroviaires
- D. Mettre en place une tarification intégrée Yégo – TER
- E. Aménager des petits pôles multimodaux aux arrêts clés de la lignes à haut niveau de service

## Constats

- Le territoire bénéficie d'une infrastructure ferroviaire de bonne qualité avec pas moins de 5 gares et haltes sur le territoire : c'est une chance
- Le niveau d'offre du TER est souvent jugé insuffisant et trop peu régulier
- Les gares de la CC MACS enregistrent des fréquentations parmi les plus faibles de la ligne
- L'accessibilité aux gares dispose d'une grande marge d'amélioration, ces équipements sont peu valorisés, et certaines haltes sont trop éloignées des centres-bourgs
- Le taux de correspondance Yégo – TER est très faible (~1%)

## Actions

- A. Améliorer les équipements en gare**
- B. Optimiser les correspondances entre Yégo et TER**
- C. Optimiser les correspondances entre les TGV et les Transports régionaux routiers et ferroviaires**
- D. Mettre en place une tarification intégrée Yégo – TER**
- E. Aménager des petits pôles multimodaux aux arrêts clés de la lignes à haut niveau de service**

## Ambitions

- Exploiter le plein potentiel de l'infrastructure ferroviaire dont le territoire a la chance de bénéficier : profiter du lancement à venir du Réseau Express Basque pour mettre en valeur ce mode
- Faciliter les chaînes de déplacements multimodales
- Créer les conditions d'accessibilité et de confort sur les gares, haltes et arrêts pour inciter les habitants à emprunter les transports collectifs
- Proposer des services encourageant la multimodalité : tarification intégrée ou combinée

## Indicateurs de suivi

- Nombre d'usagers réguliers du TER et de Yégo
- Niveaux de fréquentation des TER et du réseau Yégo
- Taux de correspondance Yégo – TER

## Points d'attention

- La CC MACS n'est pas AOM sur le transport ferroviaire et n'a pas la main sur l'organisation des TGV et des TER. Toutefois, elle peut faire entendre sa voix et ses revendications auprès de l'AOM Régionale pour obtenir la meilleure offre possible
- La CC MACS, a, en revanche, toutes les cartes en main pour développer l'accessibilité aux gares de son territoire et leur mise en valeur

# 7 – Favoriser le développement d'une offre intermodale

## 7.A – Améliorer les équipements en gare

Acteurs à mobiliser		Coût	Calendrier / Horizon
Maître d'ouvrage	Partenaires		
CC MACS, Communes, Région, SNCF	CD40	Fonction du niveau d'ambition : de l'ordre de 1M€ à 6 M€/ gare	Court-Moyen terme

### Principes opérationnels – plusieurs niveaux d'implication

- En gare, sur les quais, bâtiment voyageur : du ressort de la Région / SNCF. La CC MACS peut militer auprès de ces derniers et assurer une veille permanente afin d'assurer que les quais bénéficient des meilleures équipements possibles (informations voyageurs, équipements billettiques, abris, etc) et sont correctement entretenus
- Autour des quais : La CC MACS est pleinement compétente, avec la Commune concernée, et éventuellement le Département (si voirie départementale), pour développer les équipements d'accessibilité et de services de mobilité annexes :
  - Aménagements cyclables et trottoirs d'accès sécurisés et continus entre le centre-bourg et la gare
  - Stationnement vélo suffisant, sécurisé, bien connecté à l'accès aux quais et séparé des 2 roues motorisés
  - Parking voiture
  - Mobilier urbain (banc, abris, éclairage, etc.) + information voyageur
  - Voire même redévelopper une « centralité » : services ou équipements publics ou privés (espace de coworking, commerces, etc.)



Gare de Clervaux - Luxembourg

Gare d'Échirolles



### Points d'attention

1. Les gares sont la vitrine du territoire et le train est un fort levier fort de report modal, à l'horizon RER Basque et notamment en misant sur le package intermodal train + vélo (modèle nordique)
2. Les projets urbains et de développement du territoire doivent être construits en mettant les gares au cœur des réflexions et de l'organisation des mobilités



# 7 – Favoriser le développement d'une offre intermodale

## Autres actions

Actions	Principes opérationnels	Acteurs à mobiliser		Coût	Calendrier / Horizon
		Maître d'ouvrage	Partenaires		
<b>7.B</b> Optimiser les correspondances entre Yégo et TER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer la meilleure connexion possible des lignes Yégo et des TER</li> <li>Explorer le principe du rendez-vous (arrêt de bus à quelques mètres du quai ferroviaire, grille horaire bus construite sur l'horaire de passage du train : arrivée du bus 10 min avant le train, départ du bus 10 min après le train)</li> <li>En cas de mise en place d'un TAD : définir les gares du territoire comme point de rabattement</li> <li>Tarifification combinée ou intégrée</li> </ul>	CC MACS	Exploitant SNCF	-	Court-Moyen terme
<b>7.C</b> Optimiser les correspondances entre les TGV et les Transports régionaux routiers et ferroviaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>Militer auprès de la Région et de la SNCF et assurer une veille permanente afin d'assurer que les offres de transport régional (TER et XL'R) assurent la meilleure connexion possible avec l'offre TGV. Faute d'un arrêt TGV sur le territoire, réclamer une correspondance fiable et systématique entre le TER et le TGV en gare de Dax.</li> </ul>	Région Nouvelle-Aquitaine SNCF	CC MACS	-	Court-Moyen terme
<b>7.D</b> Mettre en place une tarification intégrée Yégo – TER	<ul style="list-style-type: none"> <li>En tant qu'AMO locale, la CC MACS est compétente pour mettre en place une tarification combinée (Yégo + TER) sur son territoire</li> <li>Cependant afin d'apporter une réelle attractivité aux TC, il est nécessaire de mettre en place une tarification intégrée à l'échelle du bassin de vie (au moins périmètre du RER Basque), dans el cadre de la démarche MODALIS.</li> <li>Le Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilité porte ce projet avec les collectivités concernées.</li> </ul>	Région Nouvelle-Aquitaine	CC MACS Collectivités voisines Nelle Aquitaine Mobilité	-	Moyen-Long terme
<b>7.E</b> Aménager des petits pôles multimodaux aux arrêts clés de la lignes à haut niveau de service	En cas, de mise en place de la ligne à haut niveau de service : <ul style="list-style-type: none"> <li>Identifier les pôles d'intérêt intercommunal (environ 1 à 2 par communes) : arrêts de rabattement (P+R) ou centralité</li> <li>Faire de ces pôles la « vitrine » de l'offre intermodal du territoire : espace public de qualité, accessibilité piétonne soignée, services (stationnement vélo sécurisé, information voyageur moderne et numérisé, abris, etc.)</li> </ul>	CC MACS Communes CD40	Exploitants	Fonction de l'ambition à fixer : ~100k€ à 500k€ / mini PEM	Moyen terme

# 8 – Accompagner et dynamiser la mobilité partagée et connectée



- A. Structurer la **stratégie covoiturage**
- B. Réinterroger la pratique de l'**autostop** (Rezo Pouce)
- C. Aménager des **aires de covoiturage**
- D. Mettre en place une **plateforme de mise en relation** pour le covoiturage
- E. Lancer une **campagne de communication** sur le covoiturage
- F. Réserver une **voie sur l'A63** pour les covoitureurs

## Constats

- Le pratique du covoiturage est relativement confidentielle et méconnue sur le territoire
- Le territoire est déjà doté de plusieurs aires de covoiturage dont les usages sont très variables : certaines fonctionnent très bien tandis que d'autres sont souvent vides. À l'inverse, des pratiques sont observées sur des emplacements non autorisés.
- Des panneaux d'interdiction de covoiturage sur des parkings portent atteinte à la pratique de manière concrète mais aussi indirecte.
- Le covoiturage peut apporter une réelle réponse aux automobilistes subissant une augmentation de leur budget de déplacement lié à la fluctuation des cours du prix à la pompe

## Actions

- A. Structurer la stratégie covoiturage**
- B. Réinterroger la pratique de l'autostop (Rezo Pouce)**
- C. Aménager des aires de covoiturage**
- D. Mettre en place une plateforme de mise en relation pour le covoiturage**
- E. Lancer une campagne de communication sur le covoiturage**
- F. Réserver une voie sur l'A63 pour les covoitureurs**

## Ambitions

- Faire du covoiturage une alternative naturelle et évidente à l'automobile
- Identifier les freins à la pratique sur le territoire et trouver les leviers correspondants
- Cibler la pratique pour les déplacements en sortie de territoire (moyenne-longue distance)
- Penser la stratégie covoiturage à l'échelle des bassins de vie et d'emploi

## Indicateurs de suivi

- Taux d'occupation des véhicules via des enquêtes
- Nombre de places sur les aires
- Nombre de covoitureurs inscrits sur une plateforme
- Nombre de covoitureurs usagers sur une plateforme
- Nombre de trajets réalisés en covoiturage

## Points d'attention

- La mise en œuvre d'une plateforme doit être à l'échelle du bassin de vie, idéalement la Région. Si la CC MACS ne peut pas la porter seule, elle peut faire entendre sa voix et mettre en lumière les attentes de ses habitants
- La stratégie d'animation est un élément décisif à ne pas sous-estimer



Acteurs à mobiliser		Coût	Calendrier / Horizon
Maître d'ouvrage	Partenaires		
Région N-A CC MACS	CD40	Coût de l'étude : ~30k€ Coûts des actions au cas par cas	Court-Moyen terme

### Principes opérationnels

- 1 **Evaluer le potentiel** → Déterminer les **enjeux globaux et locaux**, identifier les **cibles** et définir des **objectifs réalistes**
- 2 **Maîtriser le contexte réglementaire** → Comprendre les **obligations, compétences et responsabilités** dans les réglementations existantes et en cours de structuration
- 3 **Définir une gouvernance** → Répartir les **responsabilités entre les différentes parties prenantes**, notamment sur les 4 piliers suivants
- 4 **Aménager des aires de covoiturage** → Sur la base des potentiels identifiés et des responsabilités, localiser et aménager des aires, **hiérarchisées** suivant leurs **vocations**, avec ou sans **mutualisation** de parking existant, avec un **niveau d'équipement** adéquat
- 5 **Mettre en place une plateforme de mise en relation** → Comprendre et maîtriser les **différents types de plateformes** existantes, définir les **fonctionnalités** indispensables, souhaitables et accessoires, lancer un marché pour s'associer avec un prestataire
- 6 **Mettre en œuvre une stratégie d'animation** → Accompagner les conducteurs et les passagers pour **surmonter les freins existants**, identifier les **cibles prioritaires** et faire la promotion de la pratique via la **plateforme**
- 7 **Suivre et évaluer les actions** → Mesurer concrètement **l'impact de la stratégie** et **l'efficacité des investissements** afin de proposer si nécessaire de nouvelles actions et de **communiquer sur les résultats**

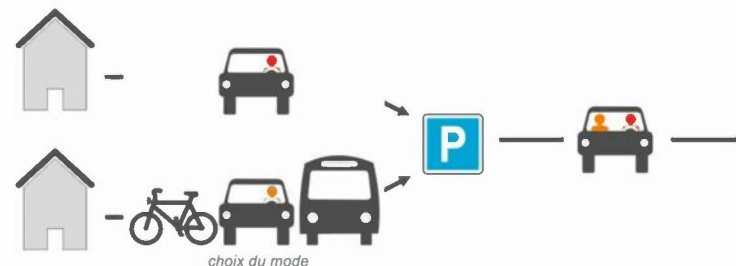
### Le covoiturage de proximité



### Le covoiturage porte-à-porte



### L'aire de covoiturage



### Points d'attention

- Le succès du covoiturage dépend fortement de la visibilité de cette pratique
- Il est d'usage de préconiser de consacrer 80% du budget Covoiturage à la communication et l'animation du service

# La voiture partagée

## L'autopartage

- Véhicules en libre-service (Citiz, Autolib...)
- Location entre particuliers (le Airbnb de la voiture : Koalicar, Drivy...)



## Le covoiturage

Le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte.

### Le covoiturage anticipé

« Je sais à l'avance avec qui je vais voyager »  
 J'ai « organisé » mon trajet à l'avance, et je suis « engagé » vis-à-vis de mon covoitureur.  
 [Avec réservation]

### Le covoiturage spontané

« Je ne sais pas avec qui je vais voyager »  
 Passager, je me rends au bord de la chaussée,  
 Conducteur, je choisis au dernier moment si je m'arrête.  
 [Sans réservation]

#### Informel

Vaisins, collègues, famille...

#### Via un opérateur de mise en relation

##### Anticipé

Principalement sur le web : application mobile et site internet



© Métromobilité - Grenoble - Novembre 2018

##### Dynamique

Au dernier moment via une application mobile



#### Informel

Autostop classique

#### Via un service de mise en relation

##### Sans panneau lumineux

Autostop amélioré



##### Avec panneau lumineux



# 8 – Accompagner et dynamiser la mobilité partagée et connectée

## Autres actions

Actions	Principes opérationnels	Acteurs à mobiliser		Coût	Calendrier / Horizon
		Maître d'ouvrage	Partenaires		
<b>8.B</b> Réinterroger la pratique de l'autostop (Rezo Pouce)	L'autostop, qu'il soit organisé ou non, est un moyen de transport à fort potentiel en milieu rural. Il est nécessaire de dépoussiérer cette pratique et de lui donner une réelle crédibilité. La CC MACS en tant qu'AOM est compétente pour mettre en place des services et équipements pour faciliter et encourager la pratique : aire ou emplacement (poteau, mât, abris, banc, etc.) plateforme de mise en relation, etc. Actuellement la CC MACS est déjà accompagnée par la société coopérative Rezo Pouce, mais la pratique ne décolle pas. Il convient alors de réinterroger ce service et d'explorer les modalités d'évolutions et les moyens à y consacrer.	CC MACS	Rezo Pouce Communes CD40 Région N-A	-	Court- Moyen terme
<b>8.C</b> Aménager des aires de covoiturage	Suite à une mise à jour de l'étude existante (structurer la stratégie covoiturage 8.A), et sur la base des potentiels identifiés et des responsabilités, localiser et aménager des aires, hiérarchisées suivant leurs vocations, avec ou sans mutualisation de parking existant, avec un niveau d'équipement adéquat.	CC MACS	Communes CD40 Région N-A	-	Court- Moyen terme
<b>8.D</b> Mettre en place une plateforme de mise en relation pour le covoiturage	Pour qu'elle soit efficace, une plateforme de mise en relation pour le covoiturage doit atteindre une masse critique d'utilisateurs et couvrir un territoire suffisamment vaste. La CC MACS ne suffit donc pas. Ainsi la CC MACS doit dialoguer avec les collectivités voisines (CAPB, Seignanx, Grand-Dax, etc.) et le syndicat mixte Nelle Aquitaine Mobilité afin de définir l'échelle du service. Différentes pistes envisageables à ce stade : se rattacher à une plateforme locale existante, se tourner vers la Région, étendre le partenariat avec Rezo Pouce / Mobicoop, etc.	CC MACS Région N-A Collectivités voisines Nelle Aquitaine Mobilité	Communes CD40	-	Moyen terme
<b>8.E</b> Lancer une campagne de communication sur le covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lancer une campagne de communication sur l'intérêt du covoiturage (environnement, coût) et sur la localisation des aires (cartographie officielle des aires, à diffuser au plus grands nombres, en ciblant notamment les plateformes de mise en relation)</li> </ul>	CC MACS	Communes CD40 Région N-A	-	Court- Moyen terme
<b>8.F</b> Réserver une voie sur l'A63 pour les covoitureurs	<p>Afin de lutter contre l'autosolisme et d'encourager le covoiturage beaucoup de collectivités ont mis en place (ou étudie) des voies réservées aux covoitureurs.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Avec l'appui des collectivités voisines, de la Région et du Département, la CC MACS peut militer auprès des concessionnaires autoroutiers et de l'État afin que cette solution et ses déclinaisons soient explorées.</li> </ul>	Concessionnaires autoroutiers (ASF, Atlandes) État	Région N-A CD40 CC MACS	Coût d'une étude : ~40k€	Moyen terme



# 9 – Renforcer l'accessibilité multimodale au territoire en saison touristique



- A. Mettre en place un **service spécifique de navettes** vers les lieux de villégiatures
- B. Optimiser les **correspondances TGV – TER** et renforcer l'offre de TER l'été
- C. Renforcer l'**offre TC (XL'R7 et Yégo) vers le littoral**
- D. Créer un **arrêt TGV à St-Vincent-de-Tyrosse**
- E. Proposer un **service de location de vélo et bagagerie** en gares de Labenne et St-Vincent-de-Tyrosse

## Constats

- Enquête estivale 2015 :
  - Le territoire accueille 300 000 touristes chaque année, 85 % viennent en voiture et 8 % en train
  - 53 % des touristes se déplacent en voiture, 36 % à pied, 8% à vélo, et moins d'1% en transport en commun
  - 70% seraient prêt à utiliser un P+R pour accéder aux plages (moyenne résident, touriste, excursionniste)
  - 80% pour accéder au centre-ville
- Les pratiques des touristes et habitants induisent une forte présence de voiture qui impacte l'image « naturelle » du territoire
- Les parkings à proximité des plages n'incitent pas au changement et contraignent le développement des modes actifs
- Il y a un manque de liaison alternative entre territoires dans les terres et le littoral

## Actions

- A. Mettre en place un service spécifique de navettes vers les lieux de villégiatures**
- B. Optimiser les correspondances TGV – TER et renforcer l'offre de TER l'été**
- C. Renforcer l'offre TC (XL'R7 et Yégo) vers le littoral**
- D. Créer un arrêt TGV à St-Vincent-de-Tyrosse**
- E. Proposer un service de location de vélo et bagagerie en gares de Labenne et St-Vincent-de-Tyrosse**

## Ambitions

- Réduire la congestion routière estivale qui asphyxie le littoral et réduire l'utilisation de la voiture en accès au territoire et au quotidien
- Développer une offre multimodale efficace : permettre au plus grand nombre d'accéder au territoire en transport collectif
- Préserver l'attractivité du territoire et un cadre naturel et apaisé
- Développer la pratique du cyclotourisme et soigner l'accès au territoire à vélo

## Indicateurs de suivi

- Touristes accueillis sur le territoire chaque année
- Parts des touristes qui viennent sur le territoire en modes de transports alternatifs
- Nombre de TGV desservant les gares du territoire
- Trafics routiers (comptage) en période estivale
- Cyclotouristes comptabilisés sur les Eurovélos

## Points d'attention

- Au-delà de l'aspect purement pratique de la mobilité (permettre le déplacement des touristes vers le territoire), c'est également l'image du territoire et son attractivité qui sont en jeu : « image de nature et vacances sans voiture »



# 9 – Renforcer l'accessibilité multimodale au territoire en saison touristique

## 9.A – Mettre en place un service spécifique de navettes vers les lieux de villégiatures

Acteurs à mobiliser		Coût	Calendrier / Horizon
Maître d'ouvrage	Partenaires		
CC MACS- Région Transporteur	Bureau d'études, Communes, Hébergements touristiques	Variable en fonction du niveau d'ambition (entre 1 et 5 €/km selon le niveau de service)	Court-Moyen terme

### Concept

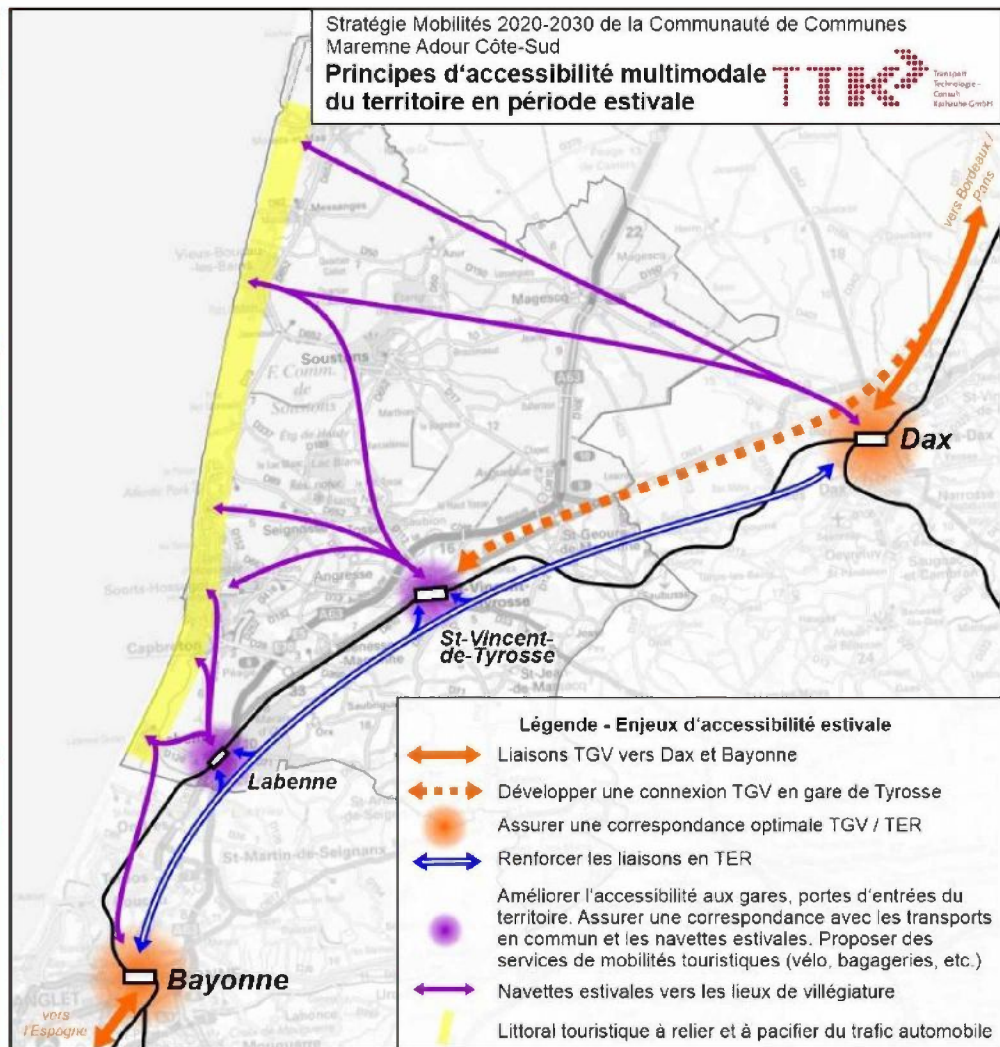
- Services de liaisons directes depuis les gares vers les lieux de villégiature. Le niveau d'offre et les horaires seraient à caler directement sur ceux des TGV en gare de Dax, Bayonne (voire Saint-Vincent-de-Tyrosse). La correspondance serait garantie.
- Sur le modèle de ce que propose les stations de montagne (navettes - peu de parkings). *Certaines cherchent justement à étendre leur service à l'été.*

### Principes opérationnels

- Accompagnée par un bureau d'études et de tourisme et éventuellement le transporteur, la CC MACS peut enquêter auprès des hébergements touristiques afin de quantifier les pratiques de déplacements actuels et potentiels des touristes pour se rendre sur le territoire, et ainsi identifier les potentiels de flux pouvant être agrégés et justifier la pertinence ou non d'un tel service, définir son format (schéma de desserte, modèle économique)
- Périmètre de compétence : nécessite un conventionnement entre MACS et la Région

### Points d'attention

- La réussite de ce service nécessite d'atteindre une masse critique suffisante d'usagers et la concentration des flux vers un nombre réduits de polarités.
- La communication autour d'un nouveau service doit être très visible pour que les visiteurs puissent le connaître au moment de l'organisation de leurs vacances





# 9 – Renforcer l'accessibilité multimodale au territoire en saison touristique

## Autres actions

Actions	Principes opérationnels	Acteurs à mobiliser		Coût	Calendrier / Horizon
		Maître d'ouvrage	Partenaires		
<b>9.B</b> <b>Optimiser les correspondances TGV – TER et renforcer l'offre de TER l'été</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Militer auprès de la Région et de la SNCF et assurer une veille permanente afin d'assurer que les offres de transport régional (TER et XL'R) proposent la meilleure connexion possible avec l'offre TGV. Faute d'un arrêt TGV sur le territoire, réclamer une correspondance fiable et systématique entre le TER et le TGV en gare de Dax.</li> </ul>	Région Nouvelle-Aquitaine SNCF	CC MACS	-	Court-Moyen terme
<b>9.C</b> <b>Renforcer l'offre TC (XL'R7 et Yégo) vers le littoral</b>	<p>L'offre TC Yégo lignes classiques (qui circulent à l'année) est réduite l'été et proposent un niveau d'offre faible (7 AR/jour maximum). Afin de proposer une vraie solution d'accès au littoral depuis les communes de l'arrière-pays, la CC MACS / la Région peuvent expérimenter le renfort des offres intercommunales : XL'R7, Yégo Plages sur des trajets plus performants,</p>	CC MACS Région Nouvelle-Aquitaine	Transporteur Communes		Moyen terme
<b>9.D</b> <b>Créer un arrêt TGV à St-Vincent-de-Tyrosse</b>	<p>Objectif : faire St-Vincent-de-Tyrosse la porte d'entrée du territoire, en portant cette gare à un niveau Régional, desservie par les TGV (au moins en période estivale) et les intercitys et trains de nuit (Palombe bleue)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Militer auprès de la Région, de l'État et de la SNCF pour obtenir une desserte des trains grandes lignes (au besoin, réaliser une étude de potentiel d'usagers en cas d'ouverture estivale de la gare)</li> <li>Profiter de l'ouverture à la concurrence à venir des services grandes lignes pour « réclamer » cette desserte</li> <li>Transformer la gare de Tyrosse en pôle d'échange multimodal (PEM)</li> </ul>	CC MACS	Région État SNCF  Futur exploitant ferroviaire grande ligne	0 € pour la desserte  6 à 8M€ pour le PEM de Tyrosse (à répartir entre les différents acteurs)	Long terme
<b>9.E</b> <b>Proposer un service de location de vélo et bagagerie en gares de Labenne et St-Vincent-de-Tyrosse</b>	<p>Le territoire est traversé par deux Eurovélos, itinéraires européens dont la fréquentation cyclotouristique est en forte hausse. La CC MACS peut s'appuyer sur ces infrastructures pour mettre en place une réelle politique d'accueil des cyclotouristes (qui viennent généralement en train) en proposant des services attractifs et innovants sur les principales gares d'entrée du territoire.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Accompagnée par un bureau d'études (mobilité/tourisme), la CC MACS peut réaliser une étude afin d'identifier les potentiels et d'explorer les services à proposer</li> </ul>	CC MACS	Bureau d'études Communes Région N-A Office de tourisme intercommunal	Coût d'une telle étude : ~ 30k€	Court-Moyen terme

# 10 – Encourager une mobilité vertueuse sur le territoire en saison touristique



- A. Déployer une **stratégie de rabattement sur des P+R**
- B. Ajuster la **desserte des navettes estivales**
- C. S'appuyer sur des **aménagements réversibles "saison/hors saison"**
- D. **Limiter le stationnement** en bord de plage

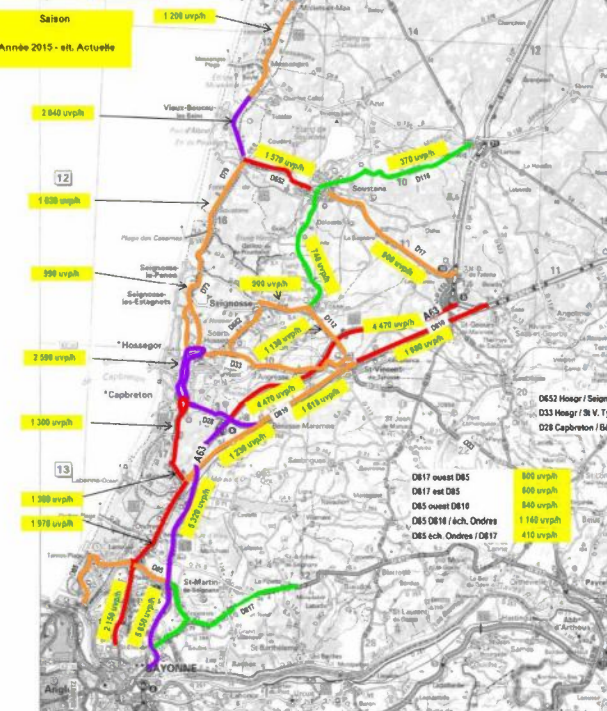
## Constats

- La trafic routier sur le territoire est dense voire saturé l'été

Trafic Été 2015

Capacité des voies  
Conditions de circulation

Fluide  
Gêne  
Très dense  
Congestion



Source : Etude de faisabilité et d'opportunité sur le développement d'infrastructures dans le sud du département des Landes

- Les parkings « roues dans l'eau » permettent de stationner directement à côté des plages mais génèrent du trafic en pied de plages
- Des conflits d'usages sont constatés, notamment entre piétons et vélos qui doivent cohabiter sur des infrastructures saturées

## Actions

- Déployer une stratégie de rabattement sur des P+R
- Ajuster la desserte des navettes estivales
- S'appuyer sur des aménagements réversibles "saison/hors saison"
- Limitier le stationnement en bord de plage

## Ambitions

- Faire de la mobilité douce un marqueur du tourisme local
- Donner plus de place aux modes actifs dans les pôles touristiques en cherchant à garder au maximum les voitures en extérieur, en limitant le stationnement en bord de plage et en redistribuant le partage de la voirie.

## Indicateurs de suivi

- Nombre de parking « relocalisé » depuis la plage vers les terres
- Taux d'occupation de nouveaux P+R
- Fréquentation des navettes estivales
- Nombre de vélos transportés par bus

## Points d'attention

- Bien que ces mesures valorisent le caractère apaisé du territoire, elles posent des contraintes nouvelles aux visiteurs qui voient leurs habitudes changées
- Un fort enjeu d'une approche lisible et équitable sur l'ensemble du littoral



# 10 – Encourager une mobilité vertueuse sur le territoire en saison touristique

## 10.A – Déployer une stratégie de rabattement sur des P+R

Acteurs à mobiliser		Coût	Calendrier / Horizon
Maître d'ouvrage	Partenaires		
Communes CC MACS	Associations de commerçants et de riverains, Bureau d'études, transporteur	Fonction du niveau d'implication	Moyen terme

### Concept

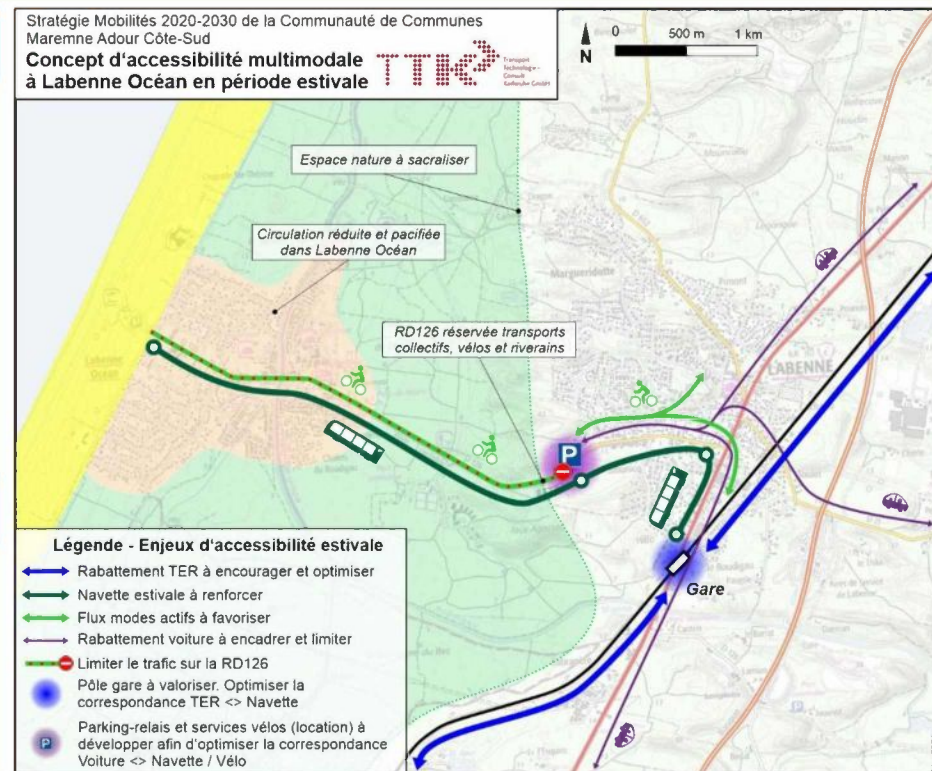
- Sortir les parkings du pied de plages et déployer des parkings relais P+R (Labenne, Capbreton, Hossegor, route des lacs...), desservis par des navettes de rabattement, des aménagements cyclables et disposant d'un service vélo (location, cargo, remorque, etc.).
- Exemples de territoires appliquant ou étudiant des concepts similaires :
  - Mont-Saint-Michel : P+R sur la terre à 3km, route interdite au voiture, accès au Mont à pied, vélo, navette ou navette hippomobile, etc.
  - Lacanau – en projet : aménagement d'un P+R en retrait de Lacanau plage, circulation apaisée, rabattement en modes actifs + navettes
  - Presqu'île de Giens – en projet : aménagement d'un P+R en retrait sur les terres, circulation limitée, rabattement en modes actifs + navettes
  - Autres exemples pertinents : Étang de Thau, Gavarnie, Avoriaz, etc.

### Principes opérationnels

- Accompagnée par un bureau d'études et de tourisme, la CC MACS identifie les parkings et zones littorales touristiques les plus congestionnés, les espaces potentiels pour organiser le retrait et les services de rabattement (parking-relais, pôle navette, équipements modes actifs, etc.)
- La mise en place du concept peut se faire par étape, en s'appuyant sur des expérimentations.

### Points d'attention

- La réussite du projet passe nécessairement par une large concertation et une implication des habitants et commerçants puis une large communication auprès des usagers et des touristes
- Le public ciblé par cette stratégie sont principalement les excursionnistes (qui viennent à la journée) depuis les collectivités voisines
- La démarche doit être cohérente sur l'ensemble du littoral



### Indicateurs de suivi

- Nombre de véhicules « repliés »
- Nombre de personnes venant à la plage à vélo ou en navette

# 10 – Encourager une mobilité vertueuse sur le territoire en saison touristique

## Autres actions

Actions	Principes opérationnels	Acteurs à mobiliser		Coût	Calendrier / Horizon
		Maître d'ouvrage	Partenaires		
<b>10.B</b> Ajuster la desserte des navettes estivales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Étudier finement la fréquentation des navettes estivales sur les dernières années pour identifier les besoins de renfort</li> <li>Recenser les besoins des communes et des différents publics, notamment les jeunes et renforcer l'offre en adéquation</li> </ul>	CC MACS	Communes Transporteur	Étude : ~30k€ Fonctionnement : entre 2 et 5 €/km en fonction du transporteur	Court-Moyen terme
<b>10.C</b> S'appuyer sur des aménagements réversibles "saison/hors saison"	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identifier les axes / zones dans les villes côtières à fort intérêt touristique qui accueillent les plus gros flux et subissent des problèmes de saturation ou conflits d'usages</li> <li>Mettre en place des expérimentations de fermeture à la circulation (sauf pour les riverains, navettes, vélo), par étapes (exemple : « journée sans voiture le dimanche »), et selon une politique homogène et cohérente à l'échelle de la CC MACS</li> <li>Evaluer les impacts de ces mesures sur la circulation mais également sur l'attractivité de la station</li> </ul>	CC MACS Communes	CD40 Associations		Court terme
<b>10.D</b> Limiter le stationnement en bord de plage	<ul style="list-style-type: none"> <li>Avant d'en arriver au concept de retrait des parkings en rabattement évoqué en 10.A, la CC MACS peut déjà chercher à en limiter l'usage : incitation par la mise en place d'une réglementation et tarification à développer de manière cohérente et homogène à l'échelle du littoral</li> </ul>	CC MACS Communes	CD40		Court-Moyen terme