



Plan de Mobilité Simplifié de la COMMUNAUTE DE COMMUNES DU VAL DE L'EYRE

Phase 3 - Plan d'action
Juillet 2025

Clément BOURGAUT & Eric GELLIS



Cofinancé par l'Union européenne



RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine



Sommaire

1 . Le plan d'action détaillé du PDMS

2 . La programmation pluriannuelle

.

.

.

.

.

1

Le plan d'action détaillé du PDMS

FICHES ACTIONS

Gouvernance

- Action 1.1 : Poursuivre la construction d'une relation pérenne avec l'AOM
- Action 1.2 : Prendre la compétence Mobilités dans l'hypothèse d'une évolution législative

Transports Publics

- Action 2.1 : Engagement d'une étude d'opportunité pour la réouverture du point d'arrêt ferroviaire de l'ancienne gare de Lugos
- Action 2.2 : Définition du service du CAR EXPRESS 411
- Action 2.3 : Accélération de la ligne 414 et mise en place des correspondances en gare de Facture-Biganos
- Action 2.4 : Evolution de la desserte de la ligne 4811 pour desserte des hameaux de Saint-Magne
- Action 2.5 : Création d'une ligne SALLES- LE BARP – MARCHEPRIME
- Action 2.6 : Refonte des services de Transport à la Demande
- Action 2.7 : Déploiement d'une solution digitale pour un Transport à la Demande « dynamique »

Modes actifs

- Action 3.1 : Assurer la mise en œuvre du schéma directeur cyclable intercommunal AXE 1
- Action 3.2 : Assurer la mise en œuvre du schéma directeur cyclable intercommunal AXE 2
- Action 3.3 : Assurer la mise en œuvre du schéma directeur cyclable intercommunal AXE 3

Mobilités Partagées et Intermodalités

- Action 4.1 : Programmation et spatialisation des hubs de mobilité
- Action 4.2 : Réalisation des points d'arrêt et pôle d'échange multimodaux réalisés dans le cadre du Car Express
- Action 4.3 : Favoriser la mise en relation des passagers et des conducteurs à l'échelle des entreprises /organisation/ zones d'activités et des communes de résidence
- Action 4.4 : Approfondir l'opportunité d'une ligne de covoiturage avec la Test-de-Buch

Communication / Sensibilisation

- Action 5.1 : Développer une stratégie de communication auprès des usagers
- Action 5.2 : Légitimer le covoiturage et exposer ses avantages
- Action 5.3 : Inciter et accompagner le déploiement des Plans de Mobilité Employeurs

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Porteur de l'action : CdC**Localisation :** A l'échelle de la CdC**Horizon :** Court terme et continue**Objectifs :**

- Consolider la relation avec la Région pour s'assurer de la prise en compte des besoins du territoire dans les projets de mobilité
- Alimenter les réflexions en cours au niveau de la Région et de la CdC

Résumé de l'action :

- Mettre en place des réunions d'échanges régulières entre la CdC et la Région
- Poursuivre l'implication de la CdC dans la définition du futur service de Car Express menée par la Région

Partenaires : Région, NAM**Points de vigilance et difficultés identifiées :** -

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) :

- animation de la démarche : 1 réunion mensuelle

Sources de financement potentielles : N/A

Constat

La Région Nouvelle-Aquitaine est AOM sur le territoire du Val de l'Eyre. A ce jour, une convention passée avec la CdC du Val de l'Eyre permet à cette dernière d'organiser un service de Transport à la Demande. La Région reste cependant pilote pour la mise en œuvre des lignes de transports interurbaines et les services à la mobilité. La Région Nouvelle-Aquitaine souhaite mettre en place des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) à l'échelle des bassins de mobilité. Ces COM sont constitués de 3 phases : la réalisation d'un diagnostic partagé sur la mobilité, la définition d'une feuille de route opérationnelle et la mise en place d'une boîte à outil permettant la mise en œuvre des actions. Le COM concernant la CdC du Val de l'Eyre associera la Région, NAM, le CD33, la Communauté de Communes du Val de l'Eyre, la COBAS et la COBAN. Aucune échéance concernant le démarrage de ce contrat n'est à l'heure actuelle fournie par la Région.

Détail de l'action

La CdC du Val de l'Eyre doit poursuivre sa démarche engagée depuis plusieurs mois, consistant à assurer des échanges réguliers avec son AOM. Le maintien de cette relation de proximité est primordial afin de garantir que les besoins identifiés sur le territoire, et retranscrits dans le présent Plan de Mobilité Simplifié, soient pris en compte dans la planification des services de mobilités par l'AOM. La CdC doit par conséquent continuer de solliciter l'AOM sur l'ensemble de ces sujets, et faire émerger des besoins de réalisation d'études spécifiques ou la mise en place de service en lien avec la mobilité. La mise en place du COM permettra à terme de renforcer cette démarche. La future ligne de Car Express 414, qui constituera l'épine dorsale du réseau de transport public du Val de l'Eyre, fait l'objet d'une étude spécifique portée par l'AOM, à laquelle la CdC du Val de l'Eyre est associée au travers d'échanges réguliers. La CdC doit continuer de solliciter la Région pour être associée à ce travail, et doit autant que possible être moteur dans la définition de ce futur service.

En attendant la formalisation du COM, la tenue de réunions d'avancement régulières entre la CdC et la Région pourrait permettre d'instaurer une dynamique sur l'ensemble de ces sujets, afin que les deux parties se tiennent informées des évolutions en lien avec les sujets traités, et permettrait de pérenniser la relation entre les deux entités. La composition du groupe de participants à ces réunions est à définir mais doit être restreint à 1 ou 2 interlocuteurs pour chaque entité, afin que la tenue de ces réunions soit simple à organiser et ne devienne pas chronophage. En fonction des sujets du moment, ce groupe pourra être ponctuellement élargi à d'autres membres pour aborder des sujets spécifiques. Une fréquence d'une réunion mensuelle semble adaptée.

La CdC du Val de l'Eyre est pilote de cette action et doit solliciter la Région pour mettre en place cette démarche au plus vite.

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Porteur de l'action : CdC

Localisation : A l'échelle de la CdC

Horizon : Inconnu, dès que le cadre législatif le permettra

Objectifs :

→ récupérer la compétence « Mobilités »

Résumé de l'action :

- rester informé des éventuelles évolutions législatives, et le cas échéant statuer si la CdC souhaite réellement se réapproprier la compétence « Mobilités ».

Partenaires : communes, Région

Points de vigilance et difficultés identifiées : -

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) : N/A

Sources de financement potentielles : N/A

Constat

L'AOM portant la compétence mobilité sur le territoire de la Communauté de Communes du Val de l'Eyre est la Région Nouvelle Aquitaine. La mise en œuvre, la gestion de l'exploitation, le financement et la réglementation des services de transport public, relèvent de cette AOM. Seule l'organisation d'un service de Transports à la Demande est gérée par la CdC, par le biais d'une convention passée avec l'AOM.

Détail de l'action

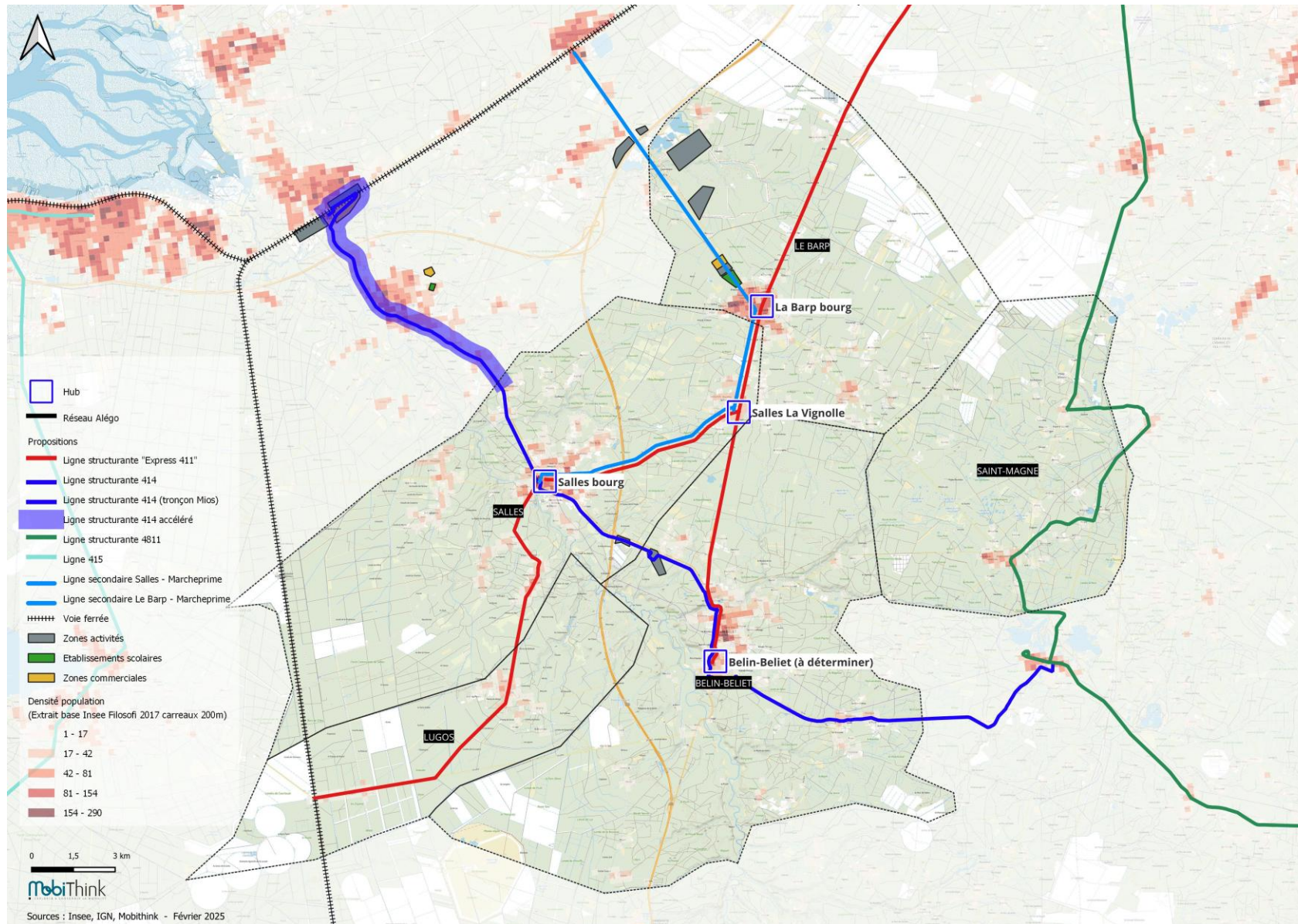
La CdC du Val de l'Eyre, s'interroge sur la possibilité de récupérer la compétence « Mobilités » afin notamment de pouvoir elle-même organiser les transports publics sur son territoire. N'ayant pas saisi cette opportunité lors de l'application de la loi LOM en 2021, le cadre législatif ne lui permet pas de le faire à l'heure actuelle.

Cependant, elle pourrait s'en saisir dans l'hypothèse d'une réouverture prochaine de la prise de compétence mobilité aux communautés de communes. En effet, au travers d'un communiqué de presse du 24 octobre 2023, l'association Intercommunalités de France suggère la réouverture de la prise de compétence mobilité aux communautés de communes qui ne l'ont pas fait lors de l'application de la loi LOM (qui avait jusqu'à 2021 pour prendre cette compétence).

La Loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains, stipule dans son article 17 : « Avant le 30 juin 2024, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'application de l'article 8 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités permettant aux communautés de communes de se voir transférer la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité. Ce rapport précise, tant à l'échelon national que dans chaque région, le nombre de communautés de communes auxquelles la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité a été transférée. Il évalue l'opportunité d'une réouverture temporaire de la possibilité pour les communautés de communes de se voir transférer la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité. Ce rapport recense également les territoires pour lesquels les autorités organisatrices de la mobilité sont dépourvues de versement destiné au financement des services de mobilité et évalue l'opportunité de la création d'une dotation spécifique pour le financement des mobilités en zone peu densément peuplée. »

A date, aucune information officielle ne permet de savoir si cette demande de réouverture sera engagée. La CdC du Val de l'Eyre doit par conséquent restée informée des éventuelles évolutions à venir, et le cas échéant, statuer si elle souhaite ou non se réapproprier la compétence « Mobilités ».

La desserte visée à terme sur le territoire



Nota :

Les **contrats de concession de service public** passés avec les transporteurs pour l'exploitation du **réseau routier interurbain régional sur le territoire girondin arrivent à échéance en août 2027**.

Leur renouvellement nécessite un délai de procédure et de mise en place de l'ordre de 16 mois, soit un lancement de la consultation au début du printemps 2026. **La Région engage dès juin 2025 des temps de rencontre avec les territoires** concernés par ces dessertes routières. Le nouveau réseau routier régional pourrait être déployé sur le périmètre girondin à compter de septembre 2027, après mise en consultation auprès des entreprises de transport au printemps 2026.

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Porteur de l'action : CdC et Région Nouvelle-Aquitaine

Localisation : Gare de Lugos

Horizon : Moyen terme

Objectifs :

- Être en cohérence avec le SCOT en engageant une action déjà identifiée
- Apporter au sud Val de l'Eyre (et nord Landes) une offre structurante de transports publics
- Convaincre la Région de son opportunité

Résumé de l'action :

- Etudier le potentiel de réouverture de la gare, la faisabilité technique et la soutenabilité financière

Partenaires : Région Nouvelle Aquitaine

Points de vigilance et difficultés identifiées :

- Convaincre la Région dans un contexte budgétaire compliqué

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) : environ 50k€ HT

Sources de financement potentielles : N/A

Constat

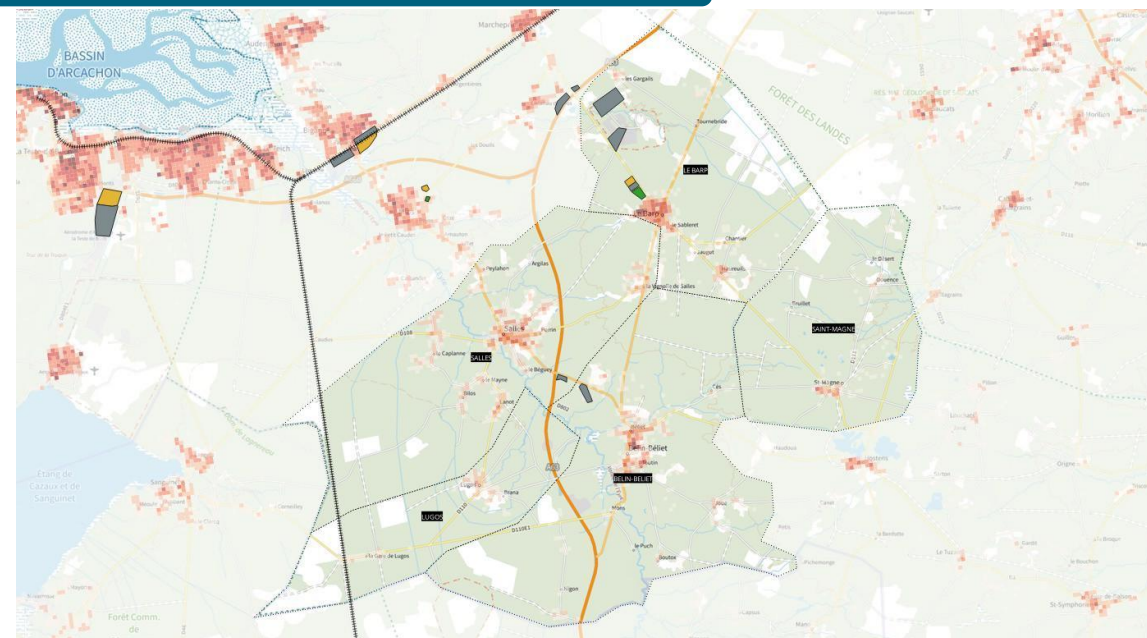
Les participants des ateliers organisés le 20 novembre 2024 ont demandé d'inscrire au Plan De Mobilité Simplifié, l'étude de la réouverture de la gare de Lugos pour son potentiel voyageurs lié au sud Val de l'Eyre (Lugos, hameaux de Salles, Belin-Beliet) et au secteur nord Landes (Sanguinet, Biscarosse). Il est évoqué deux éléments :

- La croissance démographique soutenue des secteurs de grandes périphérie métropolitaine et la géographie des flux associée et orientée vers les grandes zones d'emploi du cœur de métropole.
- L'accès à la gare de Facture-Biganos de plus en plus difficile en voiture et en transports publics n'offre pas les conditions nécessaires pour le rabattement vers l'offre ferroviaire. Les participants à l'atelier évoquent également les difficultés de stationnement en gare et le trafic de plus en plus dense aux heures de pointe entre Salles et Mios.

Cette action est également portée au Schéma de Cohérence Territoriale et son Document d'Orientation et d'Objectifs. La Prescription 134 est ainsi rédigée « *En raison de la croissance démographique attendue, les PDM engagent une réflexion sur la réouverture des haltes TER sur les sites historiques de Croix d'Hins à Marcheprime, de Caudos à Mios et de la gare à Lugos. Ils anticipent le cas échéant, l'impact en matière de stationnement et d'organisation des flux vers ces nouveaux points d'arrêt.* »

Détail de l'action

L'étude d'opportunité et de préféabilité permet d'identifier les enjeux actuels et tout particulièrement les projections de fréquentation, les solutions techniques et leur faisabilité, les éléments de coûts et la gouvernance du projet.



INFORMATIONS GÉNÉRALES

Porteur de l'action : CdC et Nouvelle Aquitaine Mobilité

Localisation : Périmètre de la Communauté de Communes + Communauté de Communes Jalles Eau-Bourdes + Bordeaux Métropole

Horizon : Court terme (définition du programme Car Express 411)

Objectifs :

- ➔ Faire des arbitrages internes à la CDC sur l'itinéraire, les communes desservies, les points d'arrêt, les fréquences et les aménagements induits
- ➔ Obtenir la double desserte de Salles et Belin-Beliêt

Résumé de l'action :

- Participer aux étapes d'élaboration des scénarios puis de construction de l'offre de Car Express (ateliers, réunions d'arbitrages)
- Influer au maximum sur les choix pertinents pour le Val de l'Eyre

Partenaires : communes

Points de vigilance et difficultés identifiées :

Multiplicité des acteurs : Pilotage et arbitrage par NAM, influence de Bordeaux Métropole (co-financeur) dans le processus de décision

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) : N/A

Sources de financement potentielles : N/A

Constat

Les services de NAM étudient la faisabilité d'une offre de type « Car Express » desservant le fuseau de l'actuel ligne 411. Fin mai 2025, un second atelier de travail organisé par la Région a permis aux représentants du Val de l'Eyre d'insister sur la solution qu'il souhaite pour leur territoire, à savoir une double desserte par antennes de Salles et Belin-Beliêt. Ce souhait a été réaffirmé lors du COPIL du 25/06/25.

Lors de l'atelier de travail PDMS de novembre 2024, le Car express est envisagé par les participants comme une desserte réellement structurante pour le Val de l'Eyre... peut-être même plus que le train. Parmi les différentes variantes testées, le choix se porte sur une desserte directe Bordeaux- Le Barp - Salles - Lugos et Bordeaux - Le Barp - Belin-Beliêt en antenne.

Le principe de terminus sur quelques pôles d'échanges en périphérie de la métropole bordelaise est bien accepté.

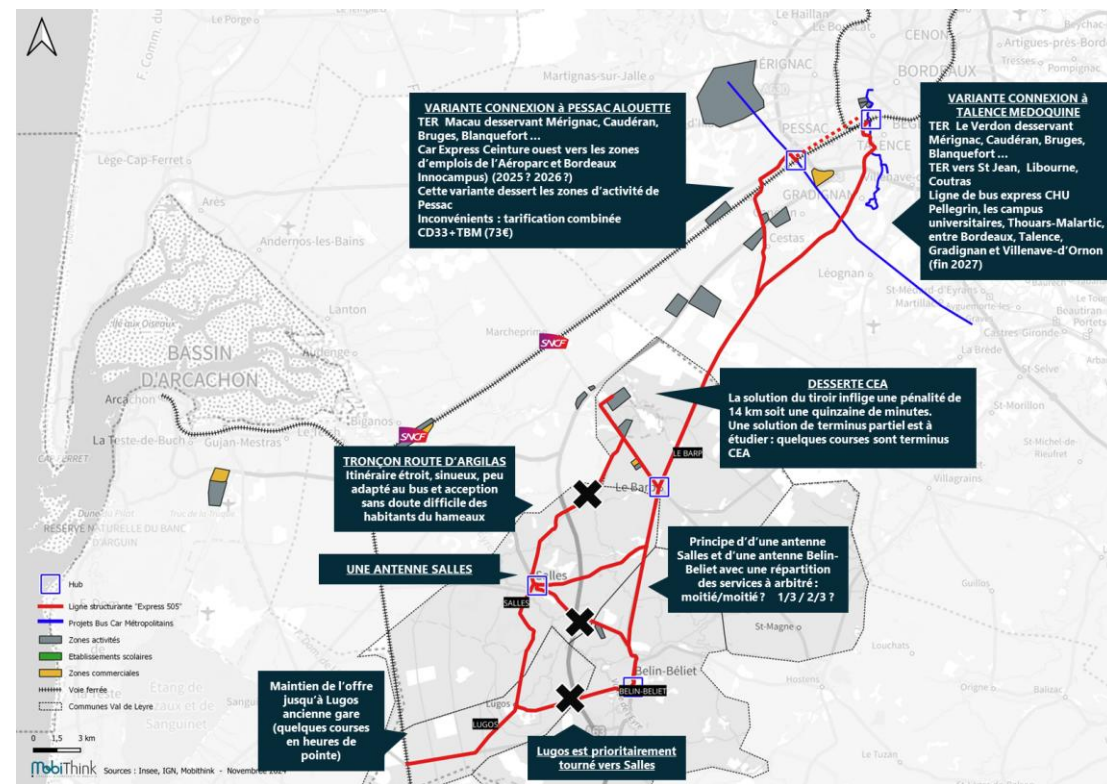
Également validé, le principe d'accélération de la ligne et donc de choix dans les arrêts.

En termes de niveau de service, le souhait se porte sur le maintien du niveau actuel :

- Heures pleines du matin : 15 minutes sur le tronçon commun entre 6h00 et 8h00
- Heures creuses : un aller-retour toutes les heures
- Week-end : un aller-retour toutes les 1h30 à 2h
- Juillet-Août : 6 allers-retours en pointe et une fréquence de 3 heures en creux.

Un Comité de pilotage se tiendra en octobre 2025 avec comme objectif d'arrêter un itinéraire. Le niveau de service doit être arbitré en fin d'année 2025.

Détail de l'action



INFORMATIONS GÉNÉRALES

Porteur de l'action : CdC et Région Nouvelle-Aquitaine

Localisation : Périmètre de la Communauté de Communes + Communauté de communes du Sud-Gironde (Hostens)

Horizon : Court terme
(définition du nouveau réseau routier régional à partir de juin 2025)

Objectifs :

- Adapter la ligne 414 aux besoins du territoire en maximisant son pouvoir de rabattement sur la gare de Facture-Biganos
- Convaincre la Région et la COBAN

Résumé de l'action :

- Travailler avec la Région pour une accélération de la ligne
- Garantir les correspondances avec un maximum de trains

Partenaires : Belin-Beliet, Salles, COBAN

Points de vigilance et difficultés identifiées :

- Proposer un temps de parcours attractif
- Correspondances en gare, les plus courtes possibles

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) : N/A

Sources de financement potentielles : N/A

Constat

La ligne 414 organisée par la Région Nouvelle Aquitaine relie HOSTENS à BIGANOS en desservant sur le territoire du Val de l'Eyre, les communes de Belin-Beliet et Salles. Cette ligne est un maillon essentiel dans le schéma de desserte de la Communauté de Communes, puisqu'elle offre une connexion à la gare ferroviaire de Facture-Biganos. La ligne propose actuellement une fréquence de passage d'environ 1/2 heure sur les périodes de pointe matin et soir.

Toutefois, les conditions de ce rabattement ne sont pas optimales. Actuellement cette ligne propose 11 arrêts intermédiaires entre Salles Bourg et la Gare TER (dont 1 arrêt sur la commune de Salles : Taudignon). Le temps de parcours actuel est de 27 minutes maximum en heures de pointe entre Salles Bourg et La gare TER, dont 8 minutes de contournement par la ZA pour atteindre la gare parvis nord.

Deux points de congestion ralentissent la ligne :

- Entre l'échangeur A660 et le rond-point d'entrée de Biganos, le niveau de trafic est fort (supérieur à 20 000 véhicule/jour)
- Traversée de Mios

Les temps de correspondances sont actuellement dissuasifs pour que la solution combinée car+train soit attractive et compétitive face à la voiture : sur la pointe du matin vers Bordeaux, le temps de correspondance peut être de 36 minutes.

Les contrats de concession de service public passés avec les transporteurs pour l'exploitation du **réseau routier interurbain régional sur le territoire girondin arrivent à échéance en août 2027**. Leur renouvellement nécessite un délai de procédure et de mise en place de l'ordre de 16 mois, soit un lancement de la consultation au début du printemps 2026. La Région engage dès juin 2025 des temps de rencontre avec les territoires concernés par ces dessertes routières. Le nouveau réseau routier régional pourrait être déployé sur le périmètre girondin à compter de septembre 2027, après mise en consultation auprès des entreprises de transport au printemps 2026.

Détail de l'action

La desserte de la commune de Mios (membre de la COBAN) étant aujourd'hui assurée par le réseau urbain ALEGO, l'accélération de la ligne 414 par suppression d'arrêts intermédiaires (maintien des seuls arrêts Mios bourg-Avenue de la libération Aire de covoiturage) permettrait de gagner 3 minutes. Il peut être également étudier une offre horaire mêlant courses express Salles-Gare TER en pointe et courses omnibus en fond de ligne.

Il est également attendu que les temps de correspondance avec les trains soient revus à la baisse (de l'ordre de 5 minutes) et garantis. Enfin, un renfort de services est demandé sur les périodes de pointes (matin, soir et méridien) pour une fréquence au 1/4 d'heure.

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Porteur de l'action : CdC et Région Nouvelle Aquitaine

Localisation : Périmètre de la Communauté de Communes + Communauté de Communes Jalles Eau-Bourdes + Bordeaux Métropole

Horizon : Court terme (définition du nouveau réseau routier régional à partir de juin 2025)

Objectifs :

- Compléter la desserte de Saint-Magne
- Convaincre la Région de ne plus desservir Villagrains

Résumé de l'action :

- Rétablir la desserte des Hameaux du Martat et Douence par la ligne 4811 (au moins sur quelques courses)

Partenaires : Sait-Magne, Cabanac et Villagrains

Points de vigilance et difficultés identifiées :

- Pilotage et arbitrage final par la Région

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) : N/A

Sources de financement potentielles : N/A

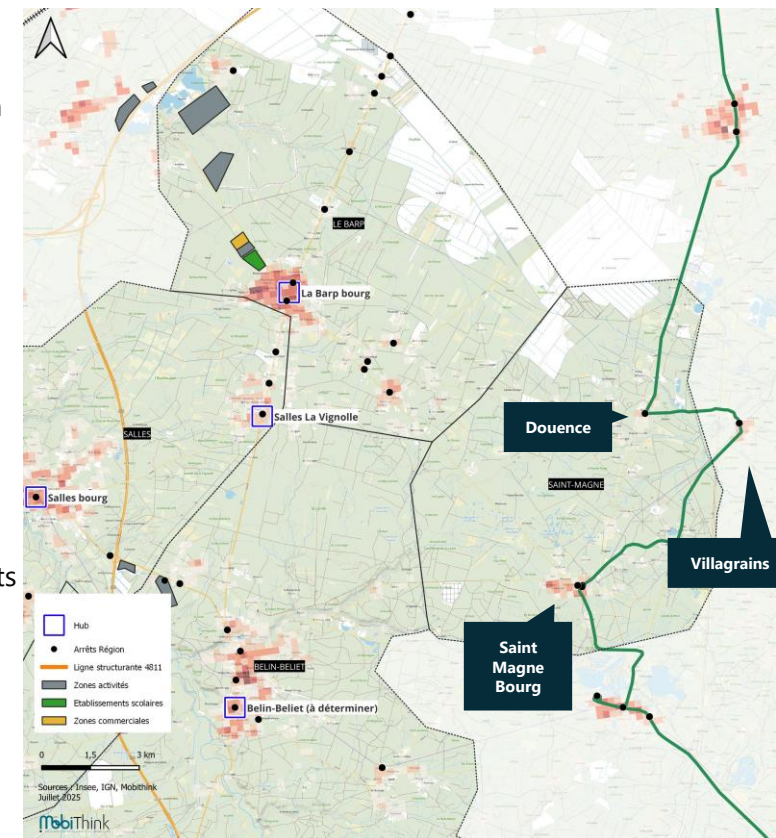
Constat

La ligne 4811 organisée par la Région Nouvelle Aquitaine relie BORDEAUX CHU PELLEGRIN – SAINT MAGNE (HOSTENS SAINT-SYMPHORIEN) en desservant sur le territoire du Val de l'Eyre, la commune de Saint-Magne. Dans sa construction horaire, cette ligne est orientée vers Bordeaux. Cette connexion avec les grandes zones d'emploi de la métropole est à conforter. A la pointe du matin, la ligne propose 4 départs de Saint Magne soit un départ toutes les 21 minutes entre 6h32 et 7h57. Le temps de parcours est compris entre 52 minutes à 1h13 (17 arrêts intermédiaires).

Les contrats de concession de service public passés avec les transporteurs pour l'exploitation du réseau routier interurbain régional sur le territoire girondin arrivent à échéance en août 2027. Leur renouvellement nécessite un délai de procédure et de mise en place de l'ordre de 16 mois, soit un lancement de la consultation au début du printemps 2026. La Région engage dès juin 2025 des temps de rencontre avec les territoires concernés par ces dessertes routières. Le nouveau réseau routier régional pourrait être déployé sur le périmètre girondin à compter de septembre 2027, après mise en consultation auprès des entreprises de transport au printemps 2026.

Détail de l'action

Les hameaux de Douence et le Martat sur D111 étaient auparavant desservis. Il est demandé par la commune de rétablir en partie cette desserte par un itinéraire par Douence, Cabanac (Villagrains) puis le Bourg de Saint-Magne. Ce projet permet de créer une offre de service plus importante en touchant plus de population, pour un kilométrage supplémentaire limité (environ 3 kilomètres) et pour un temps de trajet rallongé de 3 minutes environ. Les destinations possibles vont évoluées en profitant des nouveaux aménagements Métropolitaines : un terminus à Talence Medoquine et une connexion au futur Car Express Ceinture ouest.



INFORMATIONS GÉNÉRALES

Porteur de l'action : CdC ou Région Nouvelle-Aquitaine (à définir)

Localisation : Périmètre de la Communauté de Communes + COBAN

Horizon : Court terme (<2ans)
(définition du nouveau réseau routier régional à partir de juin 2025)

Objectifs :

- Compléter le schéma de desserte de la Communauté de Communes par une connexion train attractive vers le cœur de la Métropole
- Convaincre la Région de financer totalement une nouvelle ligne

Résumé de l'action :

- Engager avec la Région, la faisabilité (et acceptabilité) de cette ligne
- Trouver une mutualisation et un co-financement avec la COBAN (extension de la ligne Audenge-Marcheprime)

Partenaires : Région Nouvelle Aquitaine, COBAN

Points de vigilance et difficultés identifiées :

- Pilotage et arbitrage final par la Région

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût (HT) : 230 000 € /an environ

Sources de financement potentielles : Région

Constat

Le potentiel de rabattement sur la gare de Facture-Biganos est limité par deux contraintes :

- Il n'y a aucune alternative possible au détour par la ZA de Biganos, imposé par la faible hauteur sous voie ferrée interdisant le passage d'un véhicule de transports publics. Il n'y a pas de possibilité à court terme de desserte du côté sud de la gare (rue des Fonderies, des papetiers ... inappropriées à la desserte autobus/autocar).
- Depuis Salles, les trajets 414+TER vers Bordeaux sont pénalisés de presque 20 minutes (hors temps de correspondances en gare aujourd'hui rédhibitoires).

Ces éléments convergent pour affirmer que la ligne 414 permet de maintenir le lien avec le Nord Bassin, mais que le lien vers le cœur de métropole se fait plus rapidement en rabattement sur la gare de Marcheprime, plus accessible tous modes (stationnement, hauteur sous voies permettant le passage d'un autobus/autocar). La gare propose une offre de desserte intéressante : 9 en pointe du matin vs 11 sur Facture-Biganos.

Actuellement, le CEA et les zones d'activités (Lasers et Eyrialis) sont dépourvus d'offre de transport public et manque d'une connexion à la gare de Marcheprime, alors même que ces zones pèsent plus de 2000 emplois. Le secteur est appelé à se développer avec l'ouverture prochaine de classes d'enseignement supérieur au nouveau lycée du Barp et l'implantation prochaine d'entreprises de pointe (tel GenF pour le projet de développement d'un réacteur à confinement inertiel).

Détail de l'action

Deux solutions sont envisageables :

Hypothèse 1 :

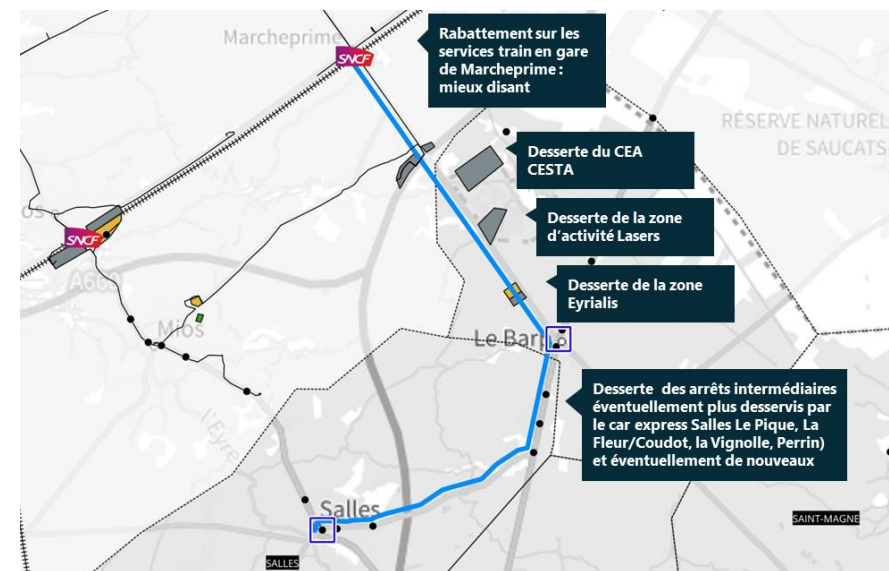
Extension de la ligne 9 du réseau Alégo de la COBAN qui relie aujourd'hui Marcheprime Gare à Lanton - Les Bruyères.

Cette ligne étendue au CEA et au Barp, répondrait ainsi au triple objectif de connexion des territoires à la gare, au pôle d'activité CEA-ZA Lasers et au lycée du Barp. Pour autant, lorsque des services dépassent le ressort territorial de l'AOM, la compétence relève de la Région en vertu des dispositions des articles L. 1231-3 et L. 3111-5 du code des transports. De ce fait, cette extension ne peut se faire que par l'intermédiaire d'une délégation du service concerné par la Région (transport non-urbain régulier ou à la demande, transport scolaire) et dans des conditions définies par cette dernière.

Hypothèse 2 :

Création d'une ligne de rabattement sur la gare de Marcheprime. Cette ligne partant de Salles fonctionnerait sur le principe de navette c'est à dire quelques courses quotidiennes en rabattement et relève de quelques trains intéressants positionnés sur les heures de pointe matin et soir :

- départs de Marcheprime pour Bordeaux à 7:18, 7:45, 8:00 et 8:29
- Arrivées à Marcheprime de Bordeaux : 16:29, 17:28 (provenance Bordeaux) , 17:30 (dir. Bordeaux) , 17:28 et 18:29
- Fonctionnement du lundi au vendredi toute l'année
- 2 véhicules 22 places
- Environ 230 000 € /an



INFORMATIONS GÉNÉRALES

Porteur de l'action : Communauté de Communes

Localisation : Périmètre de la Communauté de Communes

Horizon : Court terme

Objectifs :
→ Restructurer l'offre de TAD actuelle pour diversifier les missions et la clientèle

Résumé de l'action :
- Proposition de deux services spécifiques opérés chacun par un véhicule

Partenaires : Région Nouvelle Aquitaine

Points de vigilance et difficultés identifiées :
- La Communauté de Communes n'est pas AOM donc dépendante de la convention signée avec la Région

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût : Augmentation du coût du service TAD :
- 1 ETP supplémentaire (3ETP)
- Location véhicule 9 places pour « TAD Proximité » 54 K€ / an
Sources de financement potentielles : Région

Constat

Dans sa forme actuelle, le Transport à la Demande est utilisé par une poignée d'habituels. La volonté est d'ouvrir d'avantage le service et d'expérimenter de nouveaux services pour une clientèle différente.

Détail de l'action

L'objectif est de **proposer deux services spécifiques** :

Un premier service proposant une dimension « accompagnement » très forte et qui permet de se rendre vers des lieux notamment de santé prédéfinis, parfois extérieurs au territoire. Il ne s'agit pas d'un service de transport médicalisé. L'exploitation se limitera aux possibilités d'un seul véhicule

Un second service de navettes de proximité, services à la population, public large notamment les jeunes, fortement identitaire, répondant aux « particularités » du territoire : marché, habitudes de loisirs ... Dans un premier scénario, l'exploitation se limitera aux possibilités d'un seul véhicule. Il est proposé de conserver la prise en charge au domicile des usagers.

Le service « accompagnement » :

Service	Ayant droit	Motifs	Lieux
Lundi – mardi (8h00 – 19h)	Ce transport de proximité est réservé aux personnes domiciliées sur le territoire de la CDC et qui répondent aux critères suivants (instruction dossier CDC ou partenaires sociaux) : <ul style="list-style-type: none">• personnes à mobilité réduite• personnes âgées de plus de 75 ans• ou en perte d'autonomie• personnes sans autonomie de déplacement• Prise en charge à domicile (=aujourd'hui)	Un rendez-vous chez le médecin, des courses au supermarché, un rdv administratif avec une forte dimension d'accompagnement	EN dehors et destinations spécifiques : BORDEAUX MÉTROPOLE : hôpitaux Cliniques Médecins spécialistes CESTAS : Cliniques Médecins spécialistes Dentistes
Jeudi – vendredi (8h00 – 19h)			BASSIN D'ARCACHON (toutes communes) : Hôpitaux, Cliniques Médecins spécialistes ARCACHON : Sous-préfecture, Tribunal d'instance LA TESTE-DE-BUCH : Base aérienne de Cazaux (pour journée d'appel), Pole Emploi CAF AUDENGE : centre des impôts BIGANOS : Annexe France Travail, Mission locale, Centre commercial AUCHAN (une fois par mois) LANTON : MDS, Pole Territorial de Solidarité
Mercredi (8h00 – 19h)			Affectation libre

Le service de navettes :

Service	Fonctionnement	Ayant droit
Navette vers Salles pour Courses / marché	Jeudi matin jour du grand marché	Ce transport de proximité est réservé aux personnes domiciliées sur le territoire de la CDC
Navette vers Belin-Beliet Courses / marché	Vendredi matin	
Navette vers Le Barp Courses / marché	Jeudi après-midi	
Navette vers Belin-Beliet (Maison de retraite)	Lundi après-midi mardi après-midi	
Navette Le Barp – Salles	Mardi matin	
Affectation libre	Lundi matin Mercredi Vendredi après-midi	

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Porteur de l'action : Communauté de Communes

Localisation : Périmètre de la Communauté de Communes

Horizon : Moyen terme

Objectifs :

→ Séduire une nouvelle clientèle pour le TAD

Résumé de l'action :

- Mettre en œuvre une solution digitale de type « TAD
- Dynamique » (réservation de dernière minute par appli)

Partenaires : Région Nouvelle Aquitaine

Points de vigilance et difficultés identifiées :

- La Communauté de Communes n'est pas AOM donc dépendante de la convention et de l'arbitrage de la Région

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût (HT) :

Pas de surcoût

Sources de financement potentielles : -

Constat

La Communauté de Communes Val de l'Eyre souhaite étudier la mise en place d'une offre de Transport à la Demande dit « DYNAMIQUE » avec le principe d'une flotte de véhicules « hélés » via une application mobile usagers et chauffeurs. Le trajet est optimisé grâce à des algorithmes. La proposition de réservation de dernière minute associée à une application permet de séduire une nouvelle clientèle aujourd'hui éloignée du Transport à la Demande classique. D'autre part, le basculement de la réservation sur une application permettra de soulager les agents aujourd'hui affectés à cette tâche.

Détail de l'action

La Région Nouvelle-Aquitaine dispose d'une solution digitale déployée par la société CITYWAY filiale du groupe Transdev. Des discussions sont amorcées afin que la CdC puisse utiliser cette solution pour son TàD. La possibilité de réservation 2 heures avant la prise en charge n'est aujourd'hui pas encore disponible. La limite de réservation actuelle est classiquement la veille au plus tard à 15h. Ce service n'aurait pas de surcout pour la CdC.



Modes actifs

Voir le document Schéma Directeur Cyclable de la COMMUNAUTE DE COMMUNES DU VAL DE L'EYRE en annexe

Mobilités Partagées et Intermodalités

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Porteur de l'action : CdC

Localisation : A l'échelle de la Communauté de Communes

Horizon : Court terme (définition du nouveau réseau routier régional et définition du programme Car Express 411)

Objectifs :

- Participer au processus d'arbitrage des hubs (localisation et équipement)
- Co-financement des infrastructures

Résumé de l'action :

- Participer aux études et convaincre la Région sur les choix favorables au Val de l'Eyre

Partenaires : NAM + Région Nouvelle Aquitaine

Points de vigilance et difficultés identifiées :

- Pilotage et arbitrage final par la Région

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) : à définir

Sources de financement potentielles : Région

Constat

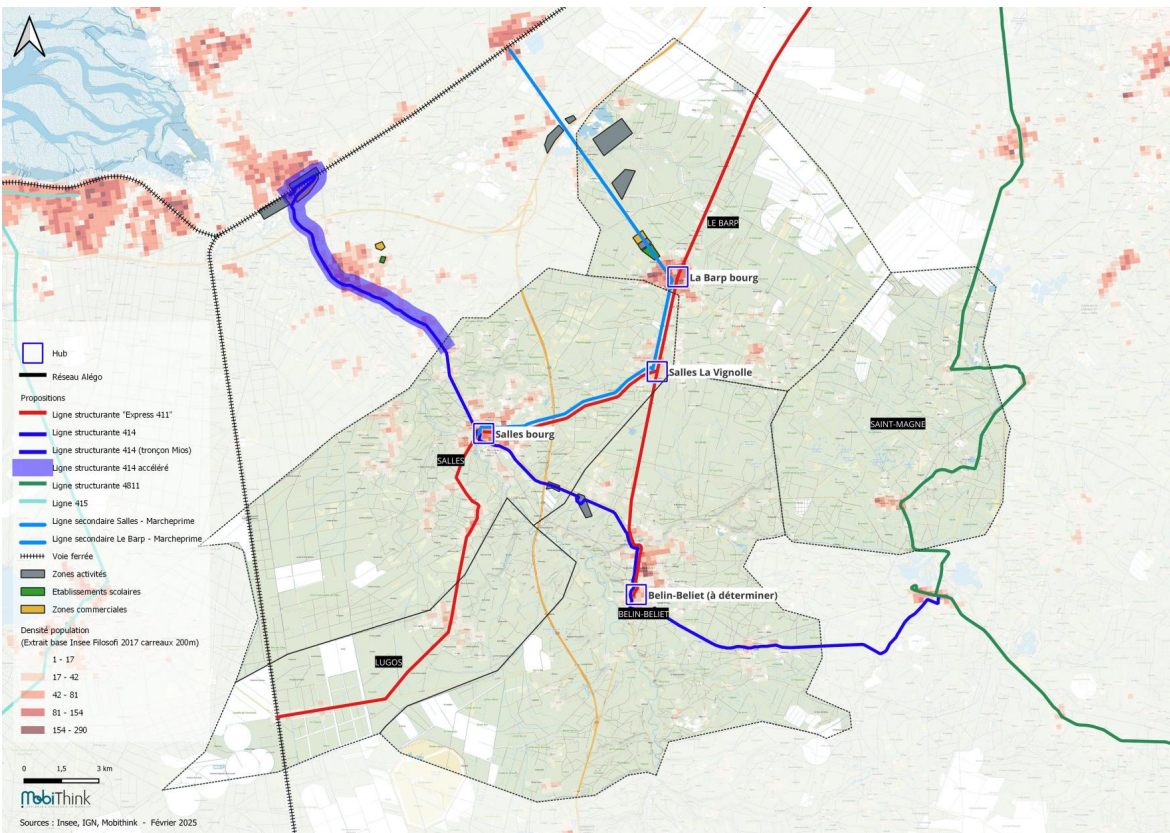
Nouvelle Aquitaine Mobilité mène une étude de « Catégorisation des HUB de mobilité » sur le périmètre complet de la Région. Cette étude vise à dresser une typologie des pôles de correspondances sur la base des potentiels usagers (population, emplois et scolaires), des niveaux de fréquentation actuels et de l'offre de service en transports publics. La typologie identifie trois niveaux de pôles : Les hubs de rabattement, les hubs de connexion, les hubs structurants. A chaque type est associé un bouquet de services préconisés par la Région. Un programme d'intervention est en cours d'écriture et fixera les règles de co-financement. Sur le périmètre de la Communauté de Communes du Val de l'Eyre, **deux hubs sont identifiés à l'heure actuelle: LE BARP et BELIN-BELIET**. A partir de septembre 2024, NAM engage une étape plus fine de travail de faisabilité, que la CdC doit accompagner.

Détail de l'action

Dans son schéma de transports publics, la Communauté de Communes identifie **deux hubs complémentaires** :

- **Le hameau de Salles La Vignolle** : dans l'hypothèse de services partiels express Salles/Belin-Beliet, le point d'arrêt sera desservi par l'offre maximale. Il a donc un potentiel de rabattement intéressant à étudier. Il est localisé au niveau d'un carrefour routier intéressant RD 108 / RD 1010.
- **Le centre bourg de Salles** où se connecteront les lignes 414 et future 411 Express.

La programmation est prévue par la Région en juin 2025.



INFORMATIONS GÉNÉRALES

Porteur de l'action : CdC

Localisation : A l'échelle de la Communauté de Communes

Horizon : Moyen terme (mise en œuvre de la ligne de Car Express)

Objectifs :

→ Proposer des équipements de rabattement au niveau des futurs hubs du cars express

Résumé de l'action :

- Compléter les services proposés par la Région

Partenaires : Région Nouvelle-Aquitaine

Points de vigilance et difficultés identifiées :

- Pilotage et arbitrage final des Hubs par la Région
- Financement des services complémentaires

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) : à définir

Sources de financement potentielles : Fonds Vert

Détail de l'action

La ligne de Car Express 411 doit être accompagnée par la mise en place d'infrastructures de rabattement au niveau des points d'arrêts. L'étude de « Catégorisation des HUB de mobilité » actuellement menée par la Région va définir un certain niveau de service pour les pôles d'échange associés aux arrêts de la ligne (voir fiche 4.1). En fonction des conclusions de cette étude, il pourrait être nécessaire pour la CdC de compléter ces hubs par des services complémentaires, comme :

- ❑ **Des aires de covoiturage** afin de faciliter la prise en charge/dépose des passagers. Un certain nombre de critères sont à prendre en compte pour créer des aires de covoiturage, qui doit dans le cas idéal être :
 - visible par tous les automobilistes depuis un axe fréquenté.
 - d'accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important.
 - située au niveau d'un point de convergence des trafics (nœud routier, sortie de zone urbaine, etc...)^{xx}
 - offrant des connexions multimodales, notamment vers le réseau de transports en commun et les infrastructures modes actifs.



En termes de dimensionnement, on peut distinguer les 4 types d'aires de covoiturage suivants (source ADEME) :

- **Les aires structurantes de plus de 75 places, qui sont dotées de nombreux services** -> env. 350 k€ par aire,
- **Les aires structurantes de 30 à 75 places, qui sont également dotées de nombreux services** -> de 70 à 180 k€ par aire,
- **Les aires intermédiaires de 10 à 30 places** -> de 15 à 80 k€ par aire selon le niveau d'équipements,
- **Les aires rustiques de moins de 10 places** -> env. 2k€ par aire, principalement en signalisation.

Le choix du type d'aire à mettre en œuvre peut être progressif, en augmentant la capacité et le confort offert par l'aire en fonction de l'appropriation du service par la population et de sa fréquentation.

En complément des 2 aires existantes sur le territoire (sortie 21 de l'A73 et centre de Belin-Béliet), et de l'aire de Marcheprime en limite de territoire, il conviendrait d'étudier l'implantation d'autres aires au plus proche des futurs arrêts de la ligne de Car Express 411

- ❑ **Des infrastructures cyclables sécurisées et des services cyclables** afin de permettre la réalisation des premiers et derniers kilomètres d'un trajet multimodal (TC + vélo). Les futurs pôles d'échanges multimodaux doivent être desservis par des infrastructures cyclables sécurisés depuis les zones d'habitat et les équipements compris dans leur zone de chalandise. Les fiches actions de l'axe 1 « infrastructures » du schéma directeur cyclable proposent un maillage du territoire de la CdC répondant à cet enjeu. La fiche action n° 6 du schéma directeur cyclable détaille le volet service pouvant être associé à ces hubs.

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Porteur de l'action : CdC

Localisation : A l'échelle de la CdC

Horizon : Moyen terme

Objectifs :

- Accroître la part modale du covoiturage et augmenter le taux de remplissage des voitures.
- Faciliter la mise en relation des passagers et conducteurs pour des trajets quotidiens

Résumé de l'action :

- Inciter à la création de communauté spécifiques au Val de l'Eyre sur Covoit Modalis
- Nommer des référents internes à chaque communauté

Partenaires : communes, Région, NAM

Points de vigilance et difficultés identifiées :

- Nommer un référent interne à la CdC
- Trouver des référents chez les acteurs locaux pour porter la démarche
- Conserver la dynamique au fil des années

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) :

animation de la démarche : environ 0,1 ETP

Sources de financement potentielles : Fond Vert

Détail de l'action

La CdC du Val de l'Eyre doit être le relai local de la Région pour inciter au développement du covoiturage pour les trajets du quotidien les plus fréquentés. Au travers des actions détaillées dans les fiches actions 5.2 et 5.3, elle doit favoriser la mise en relation des passagers et des conducteurs à différentes échelles :

- **Au niveau des différentes zones d'emplois / zones d'activités intracommunautaires**
- **Au niveau des établissements scolaires principaux :** 1 collège à Salles (1000 élèves) et 1 collège/lycée (2200 élèves) au Barp
- **Entre les communes de la CdC et les haltes ferroviaires de Marcheprie et Biganos**
- **Entre les communes de la CdC et la métropole Bordelaise**
- **Entre les communes de la CdC et le Bassin d'Arcachon**

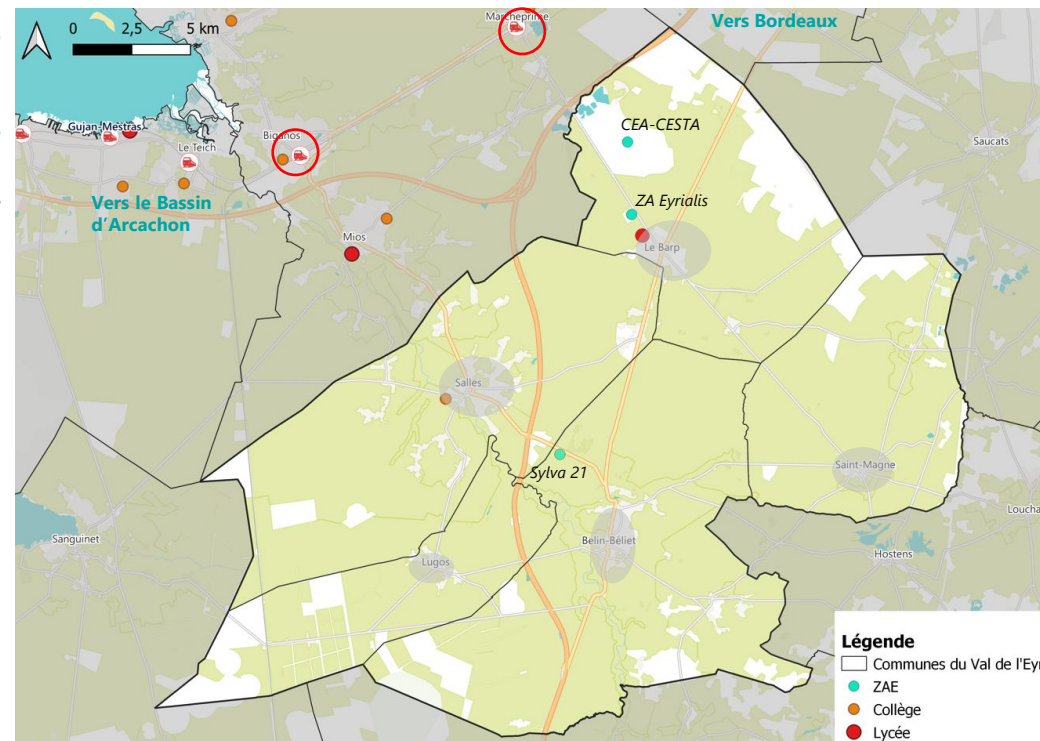


L'outil récemment créé par la Région, **Covoit Modalis**, pourrait être mis en avant pour inciter à la création de communautés sur le territoire. Ces communautés doivent rassembler des usagers réalisant des trajets quotidiens correspondants aux différents périmètres listés ci-dessus, et favorisent leur mise en relation.

Pour réaliser ce travail, **la CdC doit fédérer un groupe d'acteurs locaux** (entreprises, parents d'élèves, services communaux, etc...), en nommant des référents qui auront la charge de créer les communautés et de diffuser l'information en interne. D'après les informations indiquées sur le site de CovoitModalis : « la création d'une communauté est un service gratuit qui vous donnera accès à l'administrateur pour pouvoir animer votre communauté. Pour en savoir plus ou demander une création de communauté, vous pouvez contacter notre équipe en précisant que votre demande est une création de communauté. »

Le suivi de nombre d'inscrits par communautés, et du nombre de trajets covoiturés seront un des indicateurs à suivre pour évaluer le fonctionnement de la démarche.

La carte ci-contre présente une première liste des pôles pouvant faire l'objet de communautés à envisager :



INFORMATIONS GÉNÉRALES

Porteur de l'action : CdC / Région Nouvelle-Aquitaine

Localisation : Entre Salles et la Test-de-Buch

Horizon : moyen terme

Objectifs :

→ Développer un service de transport sur un axe à l'heure actuel dépourvu mais présentant un potentiel

Résumé de l'action :

- Réaliser l'étude de l'opportunité de mise en place d'une ligne de covoiturage dynamique entre le Val de l'Eyre et la Test-de-Buch

Partenaires : NAM, prestataire externe (ECOV par exemple)

Points de vigilance et difficultés identifiées :

- Sujet porté par l'AOM qui est compétente pour la mise en œuvre du covoiturage

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) :

- Cout de l'étude : environ 10k€
- Cout du service : Investissement (entre 1000 et 3000 € par point d'arrêt simple) + Fonctionnement : frais de service / maintenance / logiciel etc... (à définir avec prestataire et en fonction du nombre de panneaux : estimé autour de 15k€ /an)

Sources de financement potentielles :

Fonds Vert

Détail de l'action

La mise en place d'une ligne de covoiturage dynamique consiste à, entre l'origine et la destination d'un itinéraire identifié, aménager des points d'arrêts au niveau de pôles fréquentés, équipés d'une interface permettant au passager de sélectionner sa destination. Celle-ci s'affiche par exemple sur deux écrans lumineux, un en amont et un à hauteur de l'arrêt, afin d'avertir les conducteurs de la demande qui peuvent ainsi partager leur trajet s'ils le souhaitent. Ce type de service est particulièrement adapté aux zones rurales à habitat diffus, et nécessite :

- des points d'arrêts équipées,
- une application internet sur smartphone,
- un système de réservation et de paiement en ligne,
- un système de géolocalisation des utilisateurs.

Le fonctionnement repose sur les 2 options suivantes :

Sans station physique, avec une application dédiée

- Le conducteur : Publie un trajet en indiquant ses habitudes de déplacements, l'application trouve des passagers sur son trajet, sans détour. Il accepte des demandes quand il veut.
- Le passager : Fait une recherche et l'application trouve le conducteur de sa destination. Tous les deux sont informés des lieux de rendez-vous et d'arrivée.

Le service peut être entièrement gratuit pour le passager et/ou le conducteur, ou un système de partage de frais peut être mis en place, ne fonction du financement du service par l'AOM. De la communication et le développement d'une communauté d'usagers (en lien avec l'action 5.2) sont nécessaires pour la réussite de ce type de service.



Source : ECOV

Covoiturage dynamique avec stations physiques :

- Le passager renseigne sa destination directement sur la borne de l'arrêt, qui calcule en retour le temps d'attente et le prix du trajet en fonction de la distance parcourue.
- Les automobilistes intéressés sur le chemin s'arrêtent.

→ Cette solution est préférable : service plus visible et attractif

Ce service pourrait être expérimenté sur l'itinéraire **entre le Val de l'Eyre et La Teste-de-Buch** dans un premier temps, afin de mesurer son efficacité et se donner l'opportunité de l'ajuster au besoin. La Région, via **NAM**, a déjà étudié l'opportunité de ce type de ligne sur son territoire, doit être le **partenaire privilégié** de cette action, afin de définir les contours de cette ligne et d'en étudier plus précisément **l'opportunité et la faisabilité**. La CdC a pour rôle de mobiliser la Région sur ce sujet et d'œuvrer au lancement de cette étude d'opportunité au plus vite.



Exemple d'itinéraire pouvant être équipé (source : googlemaps)

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Porteur de l'action : CdC

Localisation : A l'échelle de la CdC

Horizon : Court terme (une fois les premiers services mis en place) et continue

Objectifs :

- ➔ Regrouper l'ensemble de l'offre de mobilité concernant le territoire sous un support unique.
- ➔ Fiabiliser et encourager les usages en informant de l'offre et des services disponibles de manière lisible et compréhensible par tous.
- ➔ Enclencher une dynamique autour de la mobilité

Résumé de l'action :

- Structurer et mener des campagnes de communication
- Organiser des évènements réguliers et lors d'inauguration de services
- Créer une identité graphique pour la diffusion de l'information sur différents types de supports

Partenaires : prestataire externe (communication), Région

Points de vigilance et difficultés identifiées :

- Nommer un référent interne pour porter la démarche
- Conserver la dynamique au fil des années

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) :

- animation de la démarche et organisation d'évènement : estimé à 5 000€HT/an
- Création d'un guide et d'une identité graphique : environ 10/15k€

Sources de financement potentielles : N/A

Détail de l'action

La communication est un axe essentiel pour faire connaître, sensibiliser et assurer l'adoption et l'utilisation des services de transports alternatifs à la voiture individuelle. Il est par conséquent nécessaire de **structurer et mener des campagnes de communication régulières** auprès du grand public. Cette stratégie pourra comprendre :

- **Des publications sur le site internet et les réseaux sociaux**
- **Des campagnes d'affichage, distribution de flyers, etc...**
- **L'organisation d'évènements autour de la mobilité**

Afin que la communication soit efficace, il est primordial que l'offre de service soit fiabilisée et que les supports soient mis à jour régulièrement en fonction des évolutions de l'offre et des projets menés par modes. La création de **cartographies lisibles** est importante.

Organiser des **évènements spécifiques** lors de la mise en place de nouvelles solutions de mobilité (ex : TAD, Car Express, nouvelle piste cyclable, etc...) permet de leur offrir de la visibilité et d'enclencher une dynamique autour du service. Des animations peuvent être proposés, incluant du conseil aux usagers, des parcours accompagnés, etc... afin de faire découvrir et d'expérimenter ces solutions

Afin de proposer une visibilité optimale pour les usagers, la **centralisation de l'information** est primordiale en renvoyant vers les services ou plateformes externes à la CdC (lignes de cars, Covoit Modalis, etc...). La **création d'une identité graphique** incitative est souhaitable.

Cette action doit être pilotée par le service mobilités de la CdC, avec le support possible d'un cabinet spécialisé pour la création de l'identité graphique et la construction de la stratégie.

Actions complémentaires :

La réalisation d'un **guide multimodal** centralisant l'information de l'offre et des services de mobilités et encourageant la décarbonation de la mobilité pourrait être créé. En plus des éléments cités plus haut, il pourrait inclure les informations suivantes :

- Faire connaître l'ensemble de l'offre de transports publics régionaux ;
- Proposer des conseils pratiques de mobilité (temps de parcours, itinéraires conseillés) ;
- Informer et valoriser les aménagements cyclables et piétons existants et en projet, ainsi que les pôles multimodaux ;
- Informer sur les aides financières disponibles ;
- Informer sur les services à la mobilités existants, notamment pour les publics précaires ;
- Sensibiliser à l'importance de la décarbonation de la mobilité et en rappeler les avantages ;

Ce guide peut être communiqué en format papier dans tous les lieux publics (écoles, mairie, office du tourisme, ...) et commerces. Il devra également être dématérialisé pour permettre aux habitants et touristes de le consulter directement à partir du sites internet de la CdC.

Exemple de visuels de guide multimodal



Source : <https://www.thouars-communaute.fr/guide-de-le-mobilite>

Action 5.2 : Légitimer le covoiturage et exposer ses avantages

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Porteur de l'action : CdC et Région

Localisation : A l'échelle de la CdC

Horizon : Court terme

Objectifs :

- ➔ Accroître la part modale du covoiturage et augmenter le taux de remplissage des voitures.
- ➔ Faire évoluer les mentalités et faire du covoiturage une réelle solution de déplacement

Résumé de l'action :

- Faire connaître et développer l'usage de la plateforme Covoit Modalis
- Prévoir des actions de communications spécifiques pour le covoiturage
- Etudier la possibilité de mise en place d'une subvention incitative

Partenaires : CD33, NAM

Points de vigilance et difficultés identifiées :

- Nommer un référent interne pour porter la démarche
- Conserver la dynamique au fil des années

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) : compris dans le coût de l'action 5.1 + coûts associés à une éventuelle subvention

Sources de financement potentielles : Fond Vert

Détail de l'action

Le covoiturage est un outil simple et efficace qui vient en complémentarité du réseau de lignes de transports publics. Les 4 piliers pour la réussite d'une politique de covoiturage sont :

- Mettre en œuvre des infrastructures adaptées ;
- Mettre en œuvre des actions de communication et de promotion ;
- Mettre en place une démarche de suivi et d'évaluation ;
- Le portage à l'échelle de l'ensemble du territoire par l'AOM

Le diagnostic du PDMS a fait ressortir l'existence d'un potentiel de développement du covoiturage sur le territoire du Val de l'Eyre, notamment pour les trajets pendulaires entre la CdC et la métropole Bordelaise, et un surplus d'offres de conducteurs par rapport à la demande de passagers. Les actions de communication et de promotion pourraient permettre d'orienter des potentiels passagers vers ce service.

Il est par conséquent nécessaire d'accentuer l'effort de communication sur le covoiturage, en s'appuyant sur les outils de la Région :

- Faire connaître la plateforme Covoit Modalis, et inciter à la création de communautés sur le territoire (zones d'activités, entreprises, collectivités, pôles d'intérêts communautaires, ...) ➔ en lien avec les actions 4.2 et 5.1
- Encourager le covoiturage pour les trajets intercommunautaires et vers les agglomérations voisines, via :
 - des évènements/animations spécifiques ➔ en lien avec l'action 5.1
 - des actions de communication axées sur la levée des réticences à l'usage du covoiturage et sur la valorisation des avantages (économique, lien social, praticité, écologique, etc...)
- Etudier la possibilité de mise en place d'une subvention incitative au covoiturage.



<https://m.covoitmodalis.fr/#/carpools/home>



Source : <https://www.thouars-communaute.fr/guide-de-le-mobilite>

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Porteur de l'action : CdC

Localisation : A l'échelle de la CdC

Horizon : Moyen Terme
une fois les actions de Communication / Sensibilisation structurée et l'action 9 du SDC mise en œuvre

- Objectifs :
- Favoriser un changement de comportement en entreprises
 - Sensibiliser les entrepreneurs du territoire aux avantages de la limitation de l'autosolisme

Résumé de l'action :

- Mettre en place un accompagnement des employeurs pour le déploiement d'actions internes

Partenaires : entrepreneurs du territoire, associations spécialisées pour la sensibilisation en entreprises

- Points de vigilance et difficultés identifiées :
- Nommer un référent interne pour porter la démarche
 - Conserver la dynamique au fil des années
 - Suivre le déploiement des actions dans les entreprises

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) :
animation de la démarche : environ 0,2 ETP

Sources de financement potentielles : N/A

Détail de l'action

La CdC du Val de l'Eyre peut inciter les employeurs du territoire à limiter l'autosolisme et les coûts associés à la mobilité pour leurs employés, en leur proposant un accompagnement personnalisé pour la mise en place d'action visant le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle. Cet accompagnement peut être réalisé de manière collective ou individuel en fonction des structures visées, et peut aller de l'incitation à la mise en œuvre d'un PDME à des actions plus ponctuelles.

Le Plan de Mobilité Employeur (PDME)

Le PDME est un dispositif rendu obligatoire par la loi de transition énergétique de 2018 et par l'article 82 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), pour les **employeurs de droit privé ou public** pour **chacun de leur site sur lesquels travaillent plus de 50 employés**. Ce plan correspond à un ensemble de mesures adoptées par un ou plusieurs employeurs d'un site, visant à optimiser les déplacements domicile-travail et liés au travail des salariés, afin de diminuer les émissions polluantes et le trafic routier induit. Le PDME inter-entreprises peut-être réalisé par un groupement d'entreprises ou d'administration d'une même zone géographique.

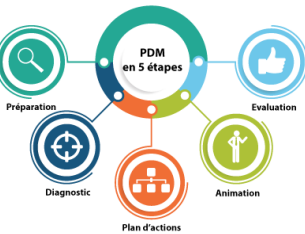
xx

Les objectifs du Plan de Mobilité

Tous les leviers d'actions permettant de limiter la pollution et la congestion routière liées aux déplacements des employés doivent être utilisés, parmi lesquels :

- Comprendre les besoins et enjeux liés aux déplacements des salariés
- Agir sur la sobriété des déplacements (optimiser et mutualiser les déplacements, ou les supprimer lorsqu'ils ne sont pas nécessaires) ;
- Sensibiliser les employés à l'usage de mobilités actives ou partagées ;
- Mettre en œuvre des solutions de mobilité partagée entre employés et entre entreprises d'une même zone ;
- Penser l'organisation du travail dans l'optique d'une mobilité raisonnée (désynchronisation des activités, développement des tiers lieux, organisation du travail,...)

La mise en œuvre du PDME



Source : em-services

Préparer : identifier les ressources internes et externes dédiées, la gouvernance, et établir un calendrier de mise en œuvre du plan.

Diagnostic : comprendre les besoins, les enjeux et les habitudes de mobilité des salariés. Identifier les freins aux changements d'habitude. La réalisation d'enquêtes est souvent nécessaire pour cette phase.

Plan d'actions : dresser le plan d'actions et ses modalités de mise en œuvre (gouvernance, budget, planning, objectifs,...)

Animation : mettre en œuvre le plan d'action et le faire vivre

Evaluation : mesurer les impacts du plan grâce au suivi des indicateurs et le réajuster si besoin.

Exemples d'actions imaginables :

- Mutualisation de flottes de véhicules entre plusieurs entreprises ;
- Incitation au covoiturage et création de communautés sur Covoit Modalis pour les déplacements D/T (voir action 4.2) ;
- Incitation à l'utilisation des modes alternatifs à l'automobile pour les déplacements domicile-travail ;
- Incitation à la mise en œuvre du Forfait Mobilité Durable dans les entreprises ;
- Promouvoir le programme CCE Objectif Employeur Pro-Vélo...

3

La programmation pluriannuelle



Programmation prévisionnelle

Thématique	N° Action	Actions	Estimation financière (€HT)		Horizon de mise en oeuvre											
			Investissement	Fonctionnement / an	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Au-delà
Gouvernance	1.1	Poursuivre la construction d'une relation pérenne avec l'AOM	-	-	Continue											
	1.2	Prendre la compétence Mobilités dans l'hypothèse d'une évolution législative	-	-	Inconnu, dès que le cadre législatif le permettra											
Transports Publics	2.1	Engagement d'une étude d'opportunité pour la réouverture du point d'arrêt ferroviaire de l'ancienne gare de Lugos	50 000	-												
	2.2	Définition du service du CAR EXPRESS 411	-	-												
	2.3	Accélération de la ligne 414 et mise en place des correspondances en gare de Facture-Biganos	-	-												
	2.4	Evolution de la desserte de la ligne 4811 pour desserte des hameaux de Saint-Magne	-	-												
	2.5	Création d'une ligne SALLES- LE BARP – MARCHEPRIME	-	230 000												
	2.6	Refonte des services de Transport à la Demande		54 000 + 1ETP												
	2.7	Déploiement d'une solution digitale pour un Transport à la Demande « dynamique »	-	-												
Modes actifs	3.1	Assurer la mise en œuvre du schéma directeur cyclable intercommunal AXE 1	voir SDC							voir SDC						
	3.2	Assurer la mise en œuvre du schéma directeur cyclable intercommunal AXE 2	voir SDC							voir SDC						
	3.3	Assurer la mise en œuvre du schéma directeur cyclable intercommunal AXE 3	voir SDC							voir SDC						
Mobilités Partagées et Intermodalités	4.1	Programmation et spatialisation des hubs de mobilité	-	-												
	4.2	Réalisation des points d'arrêt et pôle d'échange multimodaux réalisés dans le cadre du Car Express	-	-												
	4.3	Favoriser la mise en relation des passagers et des conducteurs à l'échelle des entreprises /organisation/ zones d'activités et des communes de résidence	-	-												
	4.4	Approfondir l'opportunité d'une ligne de covoiturage avec la Test-de-Buch	10 000	-												
Communication / Sensibilisation	5.1	Développer une stratégie de communication auprès des usagers	15 000	5 000												
	5.2	Légitimer le covoiturage et exposer ses avantages	-	-												
	5.3	Inciter et accompagner le déploiement des Plans de Mobilité Employeurs	-	-												
TOTAL			75 000	289 000	-	15 000	119 000	289 000	289 000	289 000	289 000	289 000	289 000	289 000	289 000	289 000

Nota :

- Cette estimation prend pour hypothèse que les coûts de fonctionnement de l'action 2.5 sont portés par la CdC du Val de l'Eyre
- Les coûts associés aux ETP supplémentaires nécessaires à la mise en œuvre des actions ne sont pas comptabilisés

Financement - Le Fond Vert

Porté par le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, le « Fonds vert » a pour objectif d'aider les collectivités à renforcer leur performance environnementale, adapter leur territoire au changement climatique et améliorer leur cadre de vie. Ce fond doté de 50 millions d'euros pour 2025, dispose de 27 aides dont 5 concernent les politiques favorables aux mobilités et pourraient être sollicitées par la CdC du Val de l'Eyre :

- ☐ **Développer les mobilités durables en zones rurales**
- ☐ **Soutenir les aménagements cyclables**
- ☐ **Financer des solutions d'adaptation au changement climatique fondées sur la renaturation des villes et des villages**
- ☐ **Développer le covoiturage sur son territoire**
- ☐ **Soutenir l'ingénierie des collectivités pour leurs projets de transition écologique**

Certaines actions définies dans le PDMS pourraient bénéficier de ces aides. Les demandes doivent être réalisées selon le calendrier suivant : **Du 12 mars 2025 au 15 décembre 2025**

Les conditions d'obtention et la nature des projets éligibles sont détaillées aux liens suivants :

<https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/soutenir-les-amenagements-cyclables/>

<https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/developper-les-mobilites-durables-en-zones-rurales-2/>

<https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/financer-des-solutions-dadaptation-au-changement-climatique-fondees-sur-la-renaturation-des-villes-et-des-villages-2/>

<https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/developper-le-covoiturage-sur-son-territoire-2/>

<https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/soutenir-lingenierie-des-collectivites-pour-leurs-projets-de-transition-ecologique-3/>



Contacts

www.egis-group.com



Eric Gellis

Mobithink

eric.gellis@mobithink.fr
+33 664322661

Bayonne

Clément Bourgaut

Egis

clement.bourgaut@egis-group.com
+33 642387107

Toulouse

