

**Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale
de Nouvelle-Aquitaine relatif au projet de révision du plan
de mobilité de la communauté d'agglomération
du Bassin d'Arcachon Sud (33)**

n°MRAe 2023ANA98

Dossier PP-2023-14509

Porteur du plan : Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud

Date de saisine de l'Autorité environnementale : 13 juillet 2023

Date de l'avis de l'Agence régionale de santé : 23 août 2023

Préambule

Il est rappelé ici que, pour tous les plans, programmes ou schémas soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis sur la qualité de l'évaluation environnementale, ainsi que sur la prise en compte de l'environnement dans le dossier qui lui a été soumis.

En application du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 et du décret n°2022-1025 du 20 juillet 2022, l'autorité environnementale est, dans le cas présent, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

Conformément au règlement intérieur et aux règles internes à la MRAe Nouvelle-Aquitaine, cet avis de l'autorité environnementale a été rendu le 18 octobre 2023 par délibération de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine.

Ont participé et délibéré : Annick BONNEVILLE, Pierre LEVAVASSEUR, Freddie-Jeanne RICHARD, Elise VILLENEUVE, Jérôme WABINSKI, Cédric GHESQUIERES.

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Raynald VALLEE, Didier BUREAU, Jessica MAKOWIAK, Cyril GOMEL, Patrice GUYOT.

I. Contexte et objectifs généraux du projet

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur le projet de révision du plan de mobilité de la communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS).

La COBAS compte près de 70 000 habitants, répartis sur environ 330 km² au sein des communes de La Teste-de-Buch (26 269 habitants selon l'INSEE 2020), Gujan-Mestras (22 036 habitants), Arcachon (11 076 habitants) et Le Teich (8 794 habitants).

Le territoire est couvert par le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) du Bassin d'Arcachon et du Val-de-l'Eyre, élaboré à l'échelle des 17 communes de la communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord (COBAN), de la COBAS et de la communauté de communes du Val-de-l'Eyre. Approuvé le 20 décembre 2018, ce document a fait l'objet d'un avis de la MRAe en date du 17 octobre 2018¹.

Un Schéma de cohérence territoriale (SCoT) a été engagé le 9 juillet 2018 sur le même périmètre que celui du PCAET. En cours d'approbation, il a fait l'objet d'un avis de la MRAe en date du 23 août 2023². Chaque commune de la COBAS est également couverte par un plan local d'urbanisme³ (PLU).

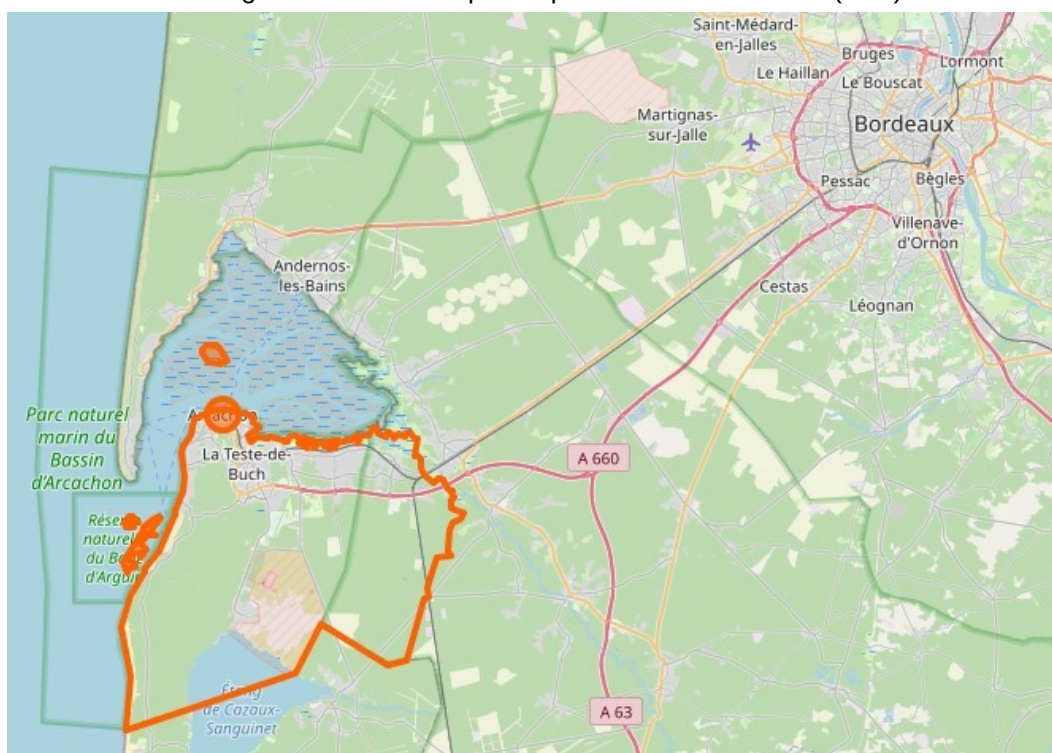


Figure 1: Localisation de la communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon sud
(Source : OpenStreetMaps)

La COBAS dispose d'un plan de déplacements urbains (PDU) mis en place en 2006 autour de quatre objectifs partiellement atteints à ce jour selon le dossier :

- Développer les transports collectifs sur l'ensemble du territoire de la COBAS et les rendre attractifs ;
- Maîtriser les flux automobiles pour un meilleur fonctionnement de la communauté d'agglomération ;
- Développer l'usage des modes doux (vélos et piétons), aussi bien pour la promenade que pour un usage quotidien ;
- Assurer un caractère durable au PDU.

1 Avis de la MRAe 2018ANA146 du 17 octobre 2018 consultable à l'adresse suivante :

https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pp_2018_6965_pcaet_bassin_arcachon_signe.pdf

2 Avis de la MRAe 2023ANA74 du 23 août 2023 consultable à l'adresse suivante :

https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pp_2023_14236_sco_t_sybarval_collegiale_final.pdf

3 - Arcachon : PLU dont la révision, approuvée le 26 janvier 2017, a fait l'objet d'un avis de la MRAe en date du 12 octobre 2016, consultable à

l'adresse suivante : https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pp_2016_507_PLU_Arcachon2_AE_DH_MFB_signe.pdf

- Gujan-Mestras : PLU approuvé le 18 avril 2005 dont la révision a été prescrite le 20 juin 2023 ;

- La Teste-de-Buch : PLU approuvé le 6 octobre 2011 dont la révision a été prescrite le 12 avril 2022 ;

- Le Teich : PLU dont la révision, approuvée le 2 mars 2023, a fait l'objet d'un avis de la MRAe en date du 5 octobre 2022, consultable à l'adresse suivante : https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pp_2022_12917_plu_r_leteich_33_mrae_signe.pdf

Elle s'est engagée volontairement⁴ dans la révision de son PDU pour prendre en compte le bilan des actions précédemment inscrites, les évolutions observées et envisageables, ainsi que le nouveau cadre législatif et réglementaire (Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités). À l'issue de cette démarche de révision, le PDU deviendra plan de mobilité (PDM) dont les dispositions sont renforcées et le volet circulation/stationnement est rendu plus opérationnel.

Établi en application des articles L.1214-1 et suivants du Code des transports, le plan de mobilité (PDM) est un outil global de planification de la mobilité, fixant les orientations du territoire en matière de déplacements pour les dix années à venir. Le PDM fait obligatoirement l'objet d'une évaluation, et le cas échéant, d'une révision, tous les cinq ans, afin de s'assurer de la mise en œuvre des actions préconisées et de la possibilité de les adapter en fonction de l'évolution du territoire, des besoins et de la législation.

Le PDM définit les principes généraux des transports de biens et de personnes, de la circulation (tous modes confondus) et du stationnement dans le périmètre des transports urbains. Il vise à assurer l'équilibre entre les besoins en matière de mobilité, les politiques urbaines et la protection de l'environnement et de la santé.

Il a notamment pour objectif de réduire la circulation automobile en vue d'améliorer la qualité de l'air, diminuer les émissions de gaz à effet de serre et diminuer les nuisances sonores.

Le PDM est non seulement un outil de planification, mais également un outil de programmation. En effet, il hiérarchise et prévoit le financement de ses actions. Ses mesures s'imposent aux plans locaux d'urbanisme, aux actes et aux décisions prises au titre des pouvoirs de police du maire et des gestionnaires de voirie.

Le projet de PDM a été arrêté par le conseil communautaire de la COBAS le 13 avril 2023. Il fait l'objet d'une évaluation environnementale en application des articles L.122-4 et R.122-17 du Code de l'environnement.

L'évaluation environnementale est l'occasion d'apprécier si les axes et les actions du PDM sont adaptés et suffisants pour atteindre les objectifs environnementaux affichés et de mettre en évidence, le cas échéant, les freins de nature à restreindre leur mise en œuvre ou leurs ambitions environnementales. Il s'agit également d'apprécier la prise en compte des impacts potentiels du plan d'actions sur l'ensemble des composantes environnementales du territoire.

II. Analyse de l'évaluation environnementale

1. Structuration et lisibilité du document

Le dossier fourni comporte trois documents :

- le plan de mobilité, composé d'un diagnostic des déplacements, d'une présentation des ambitions du PDM et d'un plan d'actions décliné selon neuf axes ;
- l'annexe environnementale, comprenant les éléments relatifs à l'évaluation environnementale, tels que décrits dans l'article R.122-20 du Code de l'environnement, et notamment le résumé non technique ;
- l'annexe accessibilité, telle que prévue par l'article R.1214-1 du Code des transports⁵.

Le bilan du PDU en vigueur n'est pas présenté alors que le dossier précise que les objectifs du PDU sont partiellement atteints, et que le projet de PDM prend en compte les actions précédentes à faire évoluer⁶.

La MRAe recommande de présenter un bilan du PDU révisé pour évaluer son degré de réalisation et d'efficacité, les incidences environnementales générées ainsi que pour déterminer l'état initial du PDM, à mettre en perspective avec les actions à programmer.

Ce bilan pourrait utilement s'appuyer sur une analyse des actions menées en matière de déplacements urbains sur la période 2006-2023 et de leurs impacts en particulier sur l'environnement, en distinguant les actions non mises en œuvre, afin de cerner les difficultés rencontrées à prendre en compte dans le cadre de la révision du document.

4 En vertu de l'article L1214-3 du Code des transports, l'établissement d'un PDM ne revêt un caractère obligatoire que dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

5 L'annexe accessibilité est un document annexe du plan de mobilité qui constitue une obligation légale depuis la loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ». Cette annexe vise à identifier l'état de l'accessibilité sur le territoire et à proposer une stratégie pour le rendre accessible à tous. Elle indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité et la continuité de la chaîne du déplacement.

6 PDM p.10 et 11.

L'état initial de l'environnement est présenté par thématique (occupation du sol, paysages, milieux naturels, eau, air, énergie-gaz à effet de serre, etc.), et chaque sous-partie thématique est conclue par une synthèse sous forme d'atouts/faiblesses permettant de mettre en exergue la problématique et les enjeux relatifs à la thématique. Cette structuration offre une appréhension aisée des problématiques du territoire, qui pourrait être utilement complétée par des zooms sur les secteurs à enjeux (exemple : les infrastructures constituant des obstacles aux continuités écologiques, ou encore les secteurs affectés par des nuisances sonores).

L'annexe environnementale ne comporte pas d'élément de diagnostic concernant les déplacements, ceux-ci étant analysés dans le plan de mobilité. L'évaluation environnementale constitue une démarche transversale dont la restitution est par définition en lien avec toutes les étapes d'élaboration et les pièces constitutives du PDM. Il conviendrait ainsi d'intégrer au sein du rapport environnemental l'ensemble des informations se rapportant à l'état initial, y compris l'état des lieux relatifs aux mobilités.

Le diagnostic s'appuie sur des données datant pour la plupart de 2016 ou 2017. S'il traite l'ensemble des thématiques relevant des articles L. 1214-1 et 1214-2 du Code des transports⁷, il ne contient pas une analyse suffisante pour comprendre les principales problématiques du territoire de la COBAS en 2023, comme développé dans l'avis.

2. Articulation avec les autres plans et programmes

Pour chaque thématique analysée, l'état initial de l'environnement rappelle les orientations du cadre national, mais aussi les objectifs fixés au sein du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Nouvelle-Aquitaine et du plan climat air énergie territorial (PCAET) du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre.

Le rapport environnemental analyse l'articulation du PDM avec le SRADDET et le PCAET. Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Bassin d'Arcachon et du Val-de-l'Eyre, en cours d'élaboration au moment de la révision du PDM, n'a de ce fait pas été pris en compte dans le document.

Certains objectifs du SRADDET n'ont pas fait l'objet de prise en compte dans le projet de PDM alors que ce document aurait pu offrir des leviers d'action. La règle n°14 mentionne notamment que « *dans le cas de PDU limitrophes, chacun des PDU veille à optimiser les interfaces transport entre les territoires* », mais cette réflexion à une échelle plus large que le territoire de la COBAS est absente du PDM.

La MRAe recommande d'analyser les interactions de la COBAS avec les territoires limitrophes pour articuler la prise en compte des mobilités à une échelle supra-territoriale.

3. Exposé des motifs et des solutions de substitution

Le dossier présente la stratégie retenue dans le cadre de la révision du PDM en s'appuyant sur l'analyse comparative de trois scénarios alternatifs⁸ :

- Le scénario 0 « tendanciel » ou « au fil de l'eau », qui intègre les « coups partis » et la poursuite des évolutions actuelles. Il constitue le socle de la comparaison des scénarios 1 et 2 ;
- Le scénario 1 « optimisation et amélioration », qui vise à résoudre les principales difficultés des réseaux de transports et à améliorer le système global de déplacements ;
- Le scénario 2 « proximité et intermodalité », qui propose un renforcement du maillage des réseaux de transport et un développement des lieux d'intermodalité

Le dossier analyse les trois scénarios au regard des neuf axes identifiés comme enjeux du PDM, en comparant des critères d'ordre environnemental et financier. Selon le dossier, le scénario 2 présente une plus-value significative en faveur de l'environnement, notamment en matière de climat, d'air, d'énergie et de bruit. Ce scénario est également décrit comme la préférence des élus. Cependant, le coût élevé de certaines actions a conduit à retenir un scénario constitué par un panachage des actions des scénarios 1 et 2, en cohérence avec les capacités financières de la collectivité.

Le scénario final présente un budget dont la réduction des coûts d'investissement, par rapport au scénario 2 le plus ambitieux, a porté principalement sur les travaux du réseau routier, des voies dédiées aux transports collectifs et des emplacements pour l'éco-mobilité.

⁷ Mobilités domicile-travail, sécurité routière, pratiques des modes actifs, réseau de transports en commun décrit du point de vue des infrastructures et des services proposés, stationnement, logistique urbaine et transports de marchandises

⁸ Annexe environnementale, p.198 à 213.

La MRAe recommande de réaliser la même analyse multicritère du scénario retenu que celle menée pour les trois scénarios alternatifs (scénario 0, 1 et 2), et d'évaluer ses incidences environnementales. Il convient en effet de démontrer que les choix effectués pour des motifs économiques ne remettent pas en question la réponse apportée par le PDM aux problématiques et aux enjeux environnementaux identifiés sur le territoire de la COBAS.

Projets inscrits	scénario 1	scénario 2	scénario préférentiel retenu
Renforcement de l'offre ferroviaire – fréquence de passage	30 min (TER)	20 min (RER+TER)	30 min (RER+ TER)
Aménagements en faveur de la circulation des bus	Création de 15 km d'aménagements	Création de 25 km d'aménagements	Etude sur la création d'aménagements
Nouveaux parkings relais	3	7	Entre 3 et 6
Résorber les discontinuités cyclables	Résorber les discontinuités cyclables + sécurisation des aménagements existants	Résorber les discontinuités cyclables + création d'itinéraire à haut niveau de service numéroté	Résorber les discontinuités cyclables + sécurisation des aménagements existants + développer le maillage cyclable + créer un réseau cyclable numéroté
Voies apaisées	Environ 10 km	Environ 35 km	Environ 28 km
Places vélos sécurisées	Environ 80	Environ 120	Environ 120
Arrêts de bus accessibles	50%	80%	50%
Voirie accessible	5 km	10 km	5 km
Location vélo	Aucun	Etude de la mise en place d'un système de location de vélo	Etude de la mise en place d'un système de location de vélo
Aménagements piétons	Jalonnement piéton aux abords des pôles principaux	Jalonnement piéton aux abords des pôles principaux + développement de mobilier urbain innovant et sécurisé	Jalonnement piéton aux abords des pôles principaux + développement de mobilier urbain innovant et sécurisé
Bornes électriques	Environ 10	Environ 20	Environ 20
Bornes hydrogènes	Aucune	1	Réflexions sur la mise en place de bornes hydrogènes
Aires de covoiturage	Environ 6	Environ 8	Environ 6
Stations d'autopartage	5	5	Aucune
Points autostop organisés	Aucun	15	Aucun
Reprise voirie selon hiérarchisation	Environ 10 km	Environ 15 km	Environ 15 km
Limitation vitesse	Environ 10 km	Environ 20 km	Environ 20 km
Places payantes	Environ 40 - 80 places	Environ 200 - 400 places	Environ 40 - 80 places
Places à durée limitée	Environ 100 – 200 places	Environ 300 - 400 places	Environ 100 – 200 places
Mise en conformité aires de livraison	50%	50%	50%
Elaborer un schéma directeur cyclable	0	1	1

Figure 2: Comparaison entre scénarios n°1, n°2 et final (Source : Annexe environnementale p.205-206)

4. Suivi du PDM

Le dossier comporte trois types d'indicateurs⁹ :

- Des indicateurs d'état, relatifs à l'état de l'environnement du point de vue de la qualité du milieu ambiant, des émissions et des déchets produits ;
- Des indicateurs de pression, naturelles ou anthropiques qui s'exercent sur le milieu ;
- Des indicateurs de réponse associés aux politiques mises en œuvre pour limiter les impacts négatifs.

Une action spécifique (n°25) est dédiée au suivi de la mise en œuvre des actions du PDM.

5. Méthode et concertation

Selon le dossier, l'élaboration du PDM repose sur un travail collaboratif ayant permis d'intégrer les besoins des différents acteurs du territoire, dans le cadre d'entretiens avec les acteurs locaux et les communes, d'ateliers de concertation regroupant, de comités techniques et de pilotage. Ce travail collectif a permis de hiérarchiser et de spatialiser les enjeux environnementaux du PDM¹⁰.

III. Prise en compte de l'environnement par le projet de PDM

Le Bassin d'Arcachon est un territoire présentant de forts enjeux environnementaux. Il constitue une lagune au cœur de la forêt des landes-de-Gascogne, mer intérieure de 155 km² à marée haute (et de 40 km² à marée basse). Son ouverture sur l'océan Atlantique interrompt le cordon dunaire qui s'étend sur 250 kilomètres le long de la façade Atlantique, de l'estuaire de la Gironde à l'embouchure de l'Adour. Les communes de la COBAS appartiennent au Parc naturel marin (PNM) du Bassin d'Arcachon, au Parc naturel régional des landes de Gascogne (PNRLG), et sont concernées par la réserve naturelle nationale du banc d'Arguin ainsi que par six sites Natura 2000¹¹.

Une zone humide d'importance internationale (dite « RAMSAR »), intitulée « *Bassin d'Arcachon, secteur du delta de la Leyre* » couvre également la partie est du territoire de la COBAS, à l'embouchure de la Leyre.

Le territoire relève de la loi Littoral et doit faire face à une forte croissance démographique, qui se traduit principalement, selon le dossier, par un étalement urbain et des difficultés de mobilité.

1. Diagnostic

Le Bassin d'Arcachon sud comporte cinq gares desservies par la ligne TER Bordeaux-Arcachon, cadencée à la demi-heure en période de pointe. Une ligne TGV relie également la gare d'Arcachon à Paris-Montparnasse via Bordeaux. Le réseau ferré est complété par un maillage de bus, dont le réseau urbain « Baïa » qui propose, en 2021, sept lignes régulières, deux lignes estivales, 26 lignes scolaires et huit navettes de transport à la demande. Si le réseau de transports en commun offre une bonne couverture du territoire, il est qualifié de complexe et peu lisible pour les usagers, en raison, selon le dossier, des nombreux services proposés et d'une superposition de certaines lignes.

L'enquête « déplacement grand territoire » réalisée en 2009 auprès des ménages du pays Bassin d'Arcachon et Val-de-l'Eyre mettait en avant que la voiture constituait la part modale prépondérante (72,2 %), la part des transports en commun étant la plus faible (2,1 %). Elle n'a pas fait l'objet d'une actualisation dans le cadre de l'élaboration du PDM, ce qui ne permet pas de faire le bilan du PDU en vigueur ni de définir un état initial des mobilités du PDM.

Alors que les gares ont fait l'objet de travaux de modernisation pour améliorer les conditions d'accès et de stationnement, le dossier ne livre pas d'analyse permettant d'identifier les raisons d'une part modale si faible des transports en commun. Le rapport déplore l'absence d'enquête origine-destination pour approfondir la connaissance des usagers sur le réseau Baïa.

Le transport de marchandise est quant à lui quasi intégralement réalisé par la route, les autres modes ne représentant qu'une part infime des expéditions et réceptions selon le dossier. Le rapport note l'absence d'infrastructure dédiée à la « logistique du dernier kilomètre », sans pour autant expliciter ce constat ni analyser les principaux flux de marchandises.

9 Annexe environnementale, p.249.

10 Annexe environnementale, p.209.

11 *Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin, Bassin d'Arcachon et Cap Ferret, Forêts dunaires de la Teste-de-Buch, Dunes modernes du littoral landais d'Arcachon à Mimizan Plage, Zones humides de l'arrière-dune du pays de Born et Vallées de la Grande et de la Petite Leyre*

La MRAe considère que l'absence d'état initial des mobilités, faute d'enquêtes spécifiques récentes, est un biais méthodologique qui ne permet pas de connaître la situation actuelle, de déterminer la contribution des actions du projet de PDM en faveur de l'environnement ni d'évaluer leurs pertinences et les adaptations à apporter au PDM à mi-parcours.

La MRAe recommande, pour conforter ou ajuster le plan d'action, d'engager dans un premier temps la réalisation d'analyse et d'enquêtes adaptées permettant d'actualiser la connaissance de l'usage des différents modes de déplacement sur le territoire de la COBAS (voyageurs et marchandises), et dans un second temps d'évaluer les besoins de mobilité actuels et à venir, en intégrant les caractéristiques propres au territoire.

Il est notamment attendu que ces investigations éclairent le diagnostic sur les facteurs explicatifs des choix modaux, ou des taux de remplissage des transports en commun, dans un contexte de territoire bien desservi et dont la topographie est propice à la pratique des mobilités actives.

Le réseau routier principal est structuré autour de l'axe autoroute A 660 – route nationale RN 250 desservant le sud du Bassin d'Arcachon orienté d'est en ouest. Il est complété par la route départementale RD 650, axe parallèle qui relie les quatre communes de la COBAS, ainsi que par la RD 1250, orientée nord-sud dans le prolongement de la N 250, et de nombreux axes départementaux secondaires.

Le dossier fait état de problèmes de saturation des axes majeurs, qui induisent des reports de circulation sur les axes secondaires, sources de nuisances pour les résidents. Le rapport ne localise cependant pas ces dysfonctionnements et ne comporte pas de donnée de trafic permettant d'appréhender la fréquentation des différentes voies, les évolutions horaires ou journalières, et d'identifier les itinéraires alternatifs sur lesquels la circulation se reporte ou les secteurs encombrés. Les plans de circulation communaux ne sont pas présentés dans le diagnostic, alors que le dossier fait état de leur révision pour apporter une réponse à ces comportements. Le rapport ne comporte aucune analyse de la hiérarchisation du réseau viaire, qu'il qualifie de peu claire, notamment en ce qui concerne les liaisons inter quartiers.

La MRAe recommande de compléter l'état des lieux à l'aide de données de trafic et d'une analyse des flux de circulation actuels et à venir, afin d'établir la hiérarchisation du réseau viaire, d'appréhender les logiques d'itinéraires sur le territoire et de localiser les secteurs impactés par le report de circulation.

2. Prise en compte des enjeux dans le plan d'action

Les objectifs du PDM de la COBAS sont fixés à horizon 2035. Ils s'inscrivent dans une démarche de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, en faisant le pari d'un changement significatif du comportement des usagers en termes de mobilité, avec notamment un report des parts modales vers les modes actifs et collectifs.

Le plan d'actions comporte 26 actions réparties selon neuf axes stratégiques reflétant les enjeux spécifiques du territoire (cf. annexe au présent avis). Ces actions couvrent un large spectre d'intervention (changements de comportement, structuration de l'action publique, accessibilité du réseau de transport, travaux publics ...) pour agir à différents niveaux sur la place de la voiture individuelle thermique et des modes moins impactants pour l'environnement. Le projet de PDM fixe comme objectif, à l'échelle de la COBAS, de porter en 2035 la part des déplacements en voiture individuelle à 69 % contre 82 % en 2016, et celle des transports en commun à 11 % contre 8 % en 2016. Les parts modales de 2016 servant de base de comparaison sont des extrapolations réalisées dans le cadre de la révision du PDM, sans que le dossier n'explique l'origine des données de référence utilisées.

La MRAe recommande d'explicitier l'origine des données des parts modales en voiture individuelle et en transports collectifs servant d'état initial du scénario du PDM à l'horizon 2035.

Des réponses sont apportées pour développer les connexions avec l'extérieur de la COBAS, en profitant d'un renforcement de l'offre ferroviaire par la mise en place du RER métropolitain et en adaptant les horaires de passage des bus avec ceux des trains en gare. Le PDM prévoit également d'améliorer l'efficacité et la lisibilité du réseau de bus pour le rendre plus attractif et favoriser l'intermodalité. À cet effet, l'action n°4 envisage notamment la réalisation d'une enquête « origine-destination » auprès des usagers des bus afin de connaître les principaux trajets effectués, et d'adapter plus finement les évolutions du réseau.

Le PDM affiche l'ambition de promouvoir les mobilités actives (vélo et marche), ce qui constitue un enjeu de santé pour le territoire. Il prévoit à cet effet de poursuivre les projets cyclables en cours ou en réflexion afin de densifier le maillage cyclable, notamment au niveau des principaux pôles générateurs (établissements scolaires, pôles touristiques, gares...).

Des alternatives à l'auto-solisme sont proposées à travers la création de nouvelles aires de covoiturage (fiche action n°17) en lien avec les services de transports en commun et avec le réseau autoroutier.

La MRAe relève que le PDM comporte nombre d'actions n'énonçant que des principes généraux dont la mise en œuvre concrète est renvoyée à des études ultérieures ou à des mesures que les communes du territoire sont invitées à prendre :

- l'action n°6 renvoie à des études sur les aménagements ou les équipements en faveur de l'amélioration de la vitesse des bus ;
- l'action n°17 préconise une étude à l'échelle intercommunale pour localiser les aires de covoiturage à implanter sur le territoire ;
- l'action n°18 n'a qu'une portée incitative quant au développement des mobilités durables au sein des entreprises et administrations ;
- l'action n°19 consiste à mettre en place une instance de coordination pour définir un plan d'actions en faveur du transport de marchandise durable ;
- l'action n°20 porte sur l'étude d'un schéma directeur logistique.

La MRAe considère que les réflexions à mener dans le cadre du plan d'actions auraient dû être engagées préférentiellement dans le cadre de l'élaboration du PDM, notamment en phase diagnostic. De nombreuses actions confèrent au PDM une portée limitée, alors même que ce dernier doit avoir une ambition opérationnelle et prescriptive.

Certains enjeux identifiés dans l'état initial de l'environnement paraissent insuffisamment pris en compte. Ils sont détaillés ci-après.

a. Cohérence entre mobilité et localisation préférentielle du développement urbain

Le PDM comporte une action visant à « *anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable* » (action n°1) qui prévoit d'adapter les documents d'urbanisme communaux en définissant des seuils de densité de construction minimaux dans les secteurs à proximité des gares, en tenant compte de la population existante et des emplois.

La MRAe recommande d'étendre la mesure spécifique relative à la densification autour des gares aux axes structurants de transports en commun, que le PDM précisera.

La hiérarchisation et le renforcement du réseau de bus, tel que prévu au sein de l'action n°4, doivent être de nature à *améliorer* le report modal en direction des pôles générateurs de déplacement.

Cependant, l'état initial de l'environnement ne permet pas d'identifier les pôles générateurs de déplacement et d'évaluer le fonctionnement du territoire au regard de l'armature urbaine. Le rapport ne propose pas d'analyse de l'organisation du territoire permettant d'appréhender les interactions entre déplacements et polarités urbaines en évaluant notamment les conditions d'accès à ces secteurs.

La MRAe recommande d'analyser l'interface urbanisme-déplacement au sein du territoire de la COBAS afin de justifier les choix, parmi plusieurs alternatives, de développement de l'offre de mobilité et d'organisation territoriale à décliner dans les PLU.

Le diagnostic décèle des stratégies peu lisibles en matière de stationnement, et non harmonisées selon les communes. Le rapport ne précise pas si les offres de stationnement payantes ou à durée limitée concernent des secteurs où il serait souhaitable de réduire l'usage de la voiture au profit des transports en commun. L'action n°22 prévoit d'harmoniser les réglementations en matière de stationnement, mais elle ne comporte pas de mesure concrète ou sectorisée permettant de favoriser de manière effective l'objectif de report modal. Cette action préconise d'engager une réflexion, à l'échelle intercommunale, sur l'évolution et l'harmonisation des normes de stationnement dans les PLU. Son ambition est de réduire, dans les aménagements futurs, les ratios de places de stationnement privé dans les cœurs urbains, et autour des axes importants de transports collectifs, notamment à proximité des gares et des lignes de bus structurantes à haut niveau de service.

La MRAe recommande de conférer au PDM une portée réglementaire en matière de stratégie relative au stationnement en délimitant des « secteurs de bonne desserte » tels que mentionnés à l'article L. 1214-4¹² du Code des transports.

12 Pour favoriser la limitation de l'usage de la voiture, l'article L. 1214-4 du Code des transports dispose que « le plan de mobilité délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation ».

b. Attractivité du territoire et surfréquentation touristique

Selon l'INSEE 2016, 43 % des déplacements Domicile-Travail sont effectués en échange entre la COBAS et l'extérieur, la principale destination étant la métropole bordelaise (33 % des échanges). La voiture constitue le principal mode de déplacement (83 % de part modale pour les déplacements d'échange Domicile-Travail).

Malgré la proportion importante des échanges avec la métropole bordelaise, le PDM n'appréhende pas le fonctionnement du territoire à une échelle plus large que celle de la COBAS. Les mobilités avec la communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon nord (COBAN) ou avec les territoires rétro-littoraux du Val de l'Eyre ne sont quant à elles pas évoquées. Ce défaut d'analyse sur la nature des flux quotidiens d'échange, ne permet pas de cerner les freins à un report modal sur les transports en commun, notamment la ligne ferroviaire entre Arcachon et Bordeaux.

La MRAe encourage la collectivité à mieux analyser et intégrer l'impact de l'attractivité du sud Bassin sur les besoins en termes de mobilité, notamment dans le cadre de ses échanges avec la métropole bordelaise. Cette analyse permettra de proposer des mesures complémentaires favorisant une diminution du trafic automobile au profit d'une part modale plus importante des transports collectifs.

Selon le dossier, le tourisme génère 3 000 emplois, et 4 000 emplois saisonniers, près de deux millions de visiteurs se rendant chaque année à la dune du Pilat. Pour autant, le dossier ne propose aucune analyse de l'offre de mobilité entre la période hivernale et estivale, ni aucune évaluation de la population saisonnière et de ses incidences en termes de flux touristiques, pourtant considérés dans le rapport comme source de congestion sur les principaux axes routiers et aux abords des sites touristiques. Le rapport ne précise pas les modes de déplacement utilisés par les touristes qui viennent sur le territoire, ni la variation du volume de trafic routier entre la saison estivale et le reste de l'année.

Les problématiques spécifiques en matière de stationnement, décrit comme saturé en haute saison, et de surfréquentation de certains secteurs en période touristique ne sont pas explicitées dans le rapport.

La MRAe recommande de compléter les informations relatives à l'état des lieux du trafic, à l'usage des transports collectifs et aux besoins de mobilité en période estivale (mobilité touristique). Sur cette base, le PDM sera en mesure de justifier et développer les actions spécifiques en faveur des modes alternatifs à la voiture à destination des non-résidents, en particulier en direction de certains sites touristiques.

c. Qualité des eaux

L'état initial de l'environnement met en avant le patrimoine naturel du territoire, notamment la richesse des écosystèmes aquatiques du Bassin d'Arcachon et les enjeux de biodiversité des milieux humides, notamment au niveau du delta de la Leyre. Cet état des lieux permet d'appréhender l'importance du maillage hydrographique qui draine les eaux du plateau landais et alimente le Bassin. La préservation de la ressource en eau constitue un enjeu particulièrement sensible que le PDM ne semble pas intégrer de manière proportionnée aux risques de pollutions d'origine routière. Le rapport affirme en effet que le PDM ne dispose que de peu de leviers sur la préservation de la ressource.

La MRAe recommande de renforcer la prise en compte des enjeux relatifs à la qualité des eaux au sein du PDM. Elle conseille d'évaluer les dispositifs de collecte et d'assainissement des eaux pluviales, notamment celles issues des voiries et des équipements programmés, afin d'éviter les risques de pollution du milieu dont celles liées aux hydrocarbures.

d. Continuités écologiques

L'état initial de l'environnement liste plusieurs types d'obstacles constituant des éléments de fragmentation de la trame verte et bleue. Cependant, les points de conflit entre infrastructures de transport ou secteurs urbanisés et continuités écologiques ne sont pas cartographiés. Le dossier ne fait pas état de la végétation d'accompagnement des principales infrastructures dont le développement pourrait réduire les effets de rupture liés à la présence de ces axes majeurs.

Les délaissés routiers et les accotements ne sont pas identifiés comme des éléments de la trame verte et bleue, le rapport ne comportant pas d'information relative à l'existence d'un plan de gestion des dépendances routières.

La MRAe recommande d'analyser le rôle de la végétation d'accompagnement des infrastructures de transport, des délaissés routiers et des accotements au sein de la trame verte et bleue, pour, le cas échéant, proposer par la suite des mesures adaptées pour une gestion durable de ces espaces.

La réduction de la pollution lumineuse est peu évoquée dans le dossier. Aucune action ne traite de cet enjeu, pourtant clairement corrélé aux axes de circulation. Le PDM n'intègre pas de disposition visant à limiter la pollution lumineuse, y compris dans le cadre des différents aménagements proposés.

La MRAe recommande d'intégrer une action relative à la réduction des pollutions lumineuses, portant par exemple sur la définition d'une trame noire¹³ et sa déclinaison dans la gestion de l'éclairage public des axes de circulation de secteurs présentant une sensibilité naturelle, et afin de limiter la consommation énergétique.

e. Nuisances sonores

Trois infrastructures de transport terrestre sont à l'origine de la majorité des nuisances sonores du territoire : l'A 660, la RN 250 et la ligne ferroviaire Bordeaux-Irun, toutes classées en catégorie 2¹⁴. Plusieurs infrastructures font l'objet de cartes de bruit stratégiques¹⁵, approuvées dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) du 14 décembre 2018. Elles concernent les voies qui supportent un trafic supérieur à trois millions de véhicules par an (environ 8 200 véhicules/jour) ou 30 000 passages de trains par an (environ 82 trains/jour).

Le PPBE identifie une zone affectée par le bruit dite « zone de bruit critique » (ZBC) et deux points noirs du bruit (PNB) au niveau de la RN 250, sur la commune de La-Teste-de-Buch. Le territoire est par ailleurs concerné par deux plans d'exposition au bruit (PEB) couvrant le secteur de l'aérodrome d'Arcachon – La Teste et celui de Cazaux.

Les nuisances sonores sont sommairement décrites dans le rapport et étayées par des cartes peu lisibles. La part de la population exposée à des nuisances sonores liées au trafic routier au-delà des limites réglementaires n'est pas précisée. La MRAe note également que les zones à enjeux (ZBC et PNB) ne font pas l'objet d'une analyse spécifique. Ainsi, le dossier ne permet pas d'appréhender combien d'établissements sensibles (enseignement et santé) sont exposés à un bruit routier dépassant la limite réglementaire de 68 dB(A).

La MRAe recommande de compléter l'évaluation environnementale par des informations plus détaillées sur les nuisances sonores actuelles, avec une attention particulière pour les établissements sensibles.

3. Analyse des incidences probables du PDM sur l'environnement

a. Méthode d'analyse des incidences du PDM

La plus-value environnementale de chaque action est évaluée en fonction de son niveau d'incidence sur chacune des thématiques environnementales¹⁶ analysées dans le cadre de l'état initial de l'environnement. Cette évaluation repose sur deux critères : l'impact de l'action (infléchit-elle de manière positive, négative ou nulle sur la thématique environnementale considérée) et sa portée opérationnelle, notée de 1 (impact faible) à 3 (impact fort). Les notes obtenues par chaque action, comprises entre -3 et +3 pour chaque thématique environnementale, sont ensuite additionnées selon deux approches :

- une notation globale de chaque action sur l'ensemble des onze thématiques environnementales permet d'appréhender la plus-value environnementale de l'action du PDM ;
- une notation de l'ensemble des actions pour chaque thématique environnementale afin d'évaluer la plus-value de la stratégie du PDM par thématique environnementale.

Il ressort de cette analyse que le plan d'action devrait produire des impacts positifs sur la qualité de l'air, les émissions de GES, la consommation d'énergie et sur le bruit. Ses impacts sont cependant considérés comme négatifs sur la consommation d'espaces, les ressources naturelles, et dans une moindre mesure, sur les déchets et les milieux naturels.

Trois actions contribuent plus particulièrement à la plus-value environnementale du PDM :

- Action n°1 : Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable ;
- Action n°4 : Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus ;
- Action n°15 : Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels.

13 La trame noire est l'ensemble des corridors écologiques caractérisés par une certaine obscurité et empruntés par les espèces nocturnes. Le degré de luminosité artificielle nocturne imposé par le réseau d'éclairage délimite donc des corridors écologiques (source : Wikipédia)

14 Les infrastructures de transports terrestres sont classées en cinq catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. Un secteur affecté par le bruit est défini autour de chaque infrastructure classée (pour la catégorie 2, une bande de largeur 250 m qui s'étend de part et d'autre de l'infrastructure classée). Ces secteurs sont reportés dans les documents graphiques des PLU afin de localiser les zones au sein desquelles une isolation acoustique renforcée est nécessaire.

15 Sur le territoire de la COBAS, les infrastructures suivantes font l'objet de cartes de bruit : l'A660, la RN250, la D112, la D218, la D650, la D1250 et la ligne ferroviaire Bordeaux-Irun.

16 Annexe environnementale, p.209 : Treize enjeux environnementaux ont été hiérarchisés et regroupés selon onze thématiques environnementales (Air, gaz à effet de serre, énergie, bruit, milieux naturels et biodiversité, consommation d'espace, risques naturels et technologiques, paysage et patrimoine, risque de pollution de l'eau et du sol, ressources minérales, déchets).

Deux actions présentent une plus-value environnementale nulle car elles relèvent d'actions stratégiques sans portée opérationnelle ou incidences qualifiables (action n°12 – Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques et action n°24 – Agir contre le stationnement illicite).

L'action n°14 « *Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal* » présente quant à elle des incidences négatives. Elle prévoit notamment l'élargissement de la piste forestière n°214 pour concilier la circulation des véhicules de pompiers, des riverains et des déplacements sécurisés à vélo et à pied pouvant entraîner une augmentation du risque incendie, une fragmentation des habitats naturels du site Natura 2000 traversé et des nuisances vis-à-vis de la faune.

b. Incidences sur la qualité de l'air et les émissions de GES

Le PDM prévoit une réduction des émissions de CO₂, compte-tenu des progrès technologiques des véhicules automobiles, d'une amélioration du taux de remplissage des transports en communs et des véhicules particuliers, et d'une modification des parts modales. L'objectif affiché consiste à réduire la part modale des véhicules particuliers de 82 % en 2016 à 69 % en 2035. La MRAe suggère qu'une action décline les mesures favorables à l'augmentation du taux de remplissage des voitures.

Le rapport évalue une baisse de 38 % des émissions de CO₂ liées au transport de voyageurs à horizon 2035, mais cette évolution est calculée sur la base des émissions que générerait le maintien d'une situation au fil de l'eau. La MRAe relève néanmoins que les perspectives d'émissions de CO₂ évaluées pour 2035 (78 407 tonnes) sont très éloignées de l'objectif de réduction « facteur 4¹⁷ » à horizon 2050 (23 257 tonnes), de celui de neutralité carbone d'ici à 2050 (15 505 tonnes) et de ceux fixés par le PCAET du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre¹⁸.

La MRAe recommande de démontrer que les mesures du PDM répondent aux objectifs fixés par le PCAET en matière de baisse des émissions de GES, et s'inscrivent dès à présent dans la trajectoire nationale de neutralité carbone, afin de mettre en œuvre le cas échéant des mesures plus ambitieuses.

c. Consommation d'espaces

Le PDM génère une artificialisation et une imperméabilisation d'espaces liées au développement des infrastructures prévues par le plan d'actions, telles que l'implantation de cinq parkings relais, sept aires de covoiturage, l'aménagement de 21 tronçons de piste cyclable et quatre projets portant sur des adaptations de voiries.

La MRAe relève que le PDM ne semble pas avoir envisagé la possibilité d'utiliser en priorité des terrains déjà artificialisés ou en continuité de l'urbanisation existante.

Les projets et leurs emprises n'étant pas définies, le dossier ne propose pas d'évaluation précise des surfaces artificialisées par le PDM. Celles-ci paraissent néanmoins limitées, le dossier ne faisant pas état de projets de nouvelle infrastructure routière.

d. Incidences sur les continuités écologiques et sites Natura 2000

Le rapport recense les principaux secteurs présentant des sensibilités écologiques significatives susceptibles d'être impactés par le PDM¹⁹ :

- la piste cyclable n°19 traverse les sites Natura 2000 *Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin* ;
- la piste cyclable n°7 traverse le site Natura 2000 *Forêts dunaires de la Teste-de-Buch* ;
- le parc relais n°1 se situe au sein des sites Natura 2000 *Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin*, et *Bassin d'Arcachon et Cap Ferret* ;
- la piste forestière n°214 traverse le site Natura 2000 *Forêts dunaires de la Teste-de-Buch* ;
- de nombreux réservoirs de biodiversité sont potentiellement impactés par des projets d'aire de covoiturage (aire n°3), de pistes cyclables (pistes n°1, 2, 3, 4, 7, 12, 13 et 19), de parcs relais (parcs n°1, 2, 4 et 5) ainsi que par celui de la requalification de la piste forestière n°214 ;

17 Le facteur 4 désigne l'engagement pris par la France en 2003 de « diviser par un facteur 4 les émissions nationales de gaz à effet de serre de 1990 d'ici 2050 ». Cet objectif, issu des accords de Kyoto, validé par le « Grenelle de l'environnement » en 2007 a été revu avec la COP21 ayant conduit à l'objectif de neutralité carbone en 2050 (facteur 6).

18 Annexe environnementale, tableau p.227.

19 Annexe environnementale, p.228 à 237.

- des secteurs abritant des zones humides, selon l'inventaire mené par l'agence de l'eau Adour Garonne sur le bassin versant des étangs littoraux du Born et du Buch, sont potentiellement impactés par des projets d'aire de covoiturage (aire n°4), de pistes cyclables (pistes n°19 et 20) ainsi que par celui de requalification de la piste forestière n°214.

Si le rapport évalue l'absence d'incidences significatives sur les sites Natura 2000 concernés par les projets de parc relais n°1 et les pistes cyclables n°7 et 19, l'évaluation des incidences du projet de requalification de la piste forestière n°214 sur le site Natura 2000 *Forêts dunaires de la Teste-de-Buch* est insuffisante pour conclure à l'absence d'incidences. Le dossier ne comporte en effet ni cartographie, ni analyse des habitats d'intérêt communautaire et des habitats d'espèces inféodées au site Natura 2000 permettant d'appréhender les incidences potentielles du projet de requalification de la piste forestière.

La MRAe note par ailleurs que le dossier n'expose pas les besoins auxquels répond ce projet, ni les motivations ayant conduit à retenir un principe d'élargissement d'une piste forestière. Il ne présente en outre aucune des alternatives envisagées pour justifier que le choix s'est porté sur la solution de moindre incidence sur l'environnement.

Le PDM propose comme mesure de réduction des impacts potentiels des différents projets sur les sites Natura 2000 de réaliser une étude d'impact qui permettra de qualifier plus précisément les incidences de ces projets.

La MRAe recommande de compléter l'évaluation des incidences et de cartographier les secteurs à enjeux au sein des sites Natura 2000, afin d'évaluer de manière proportionnée les incidences du projet de PDM et de proposer des mesures réglementaires d'évitement ou de réduction adaptées.

La MRAe rappelle que le Code de l'environnement exige de lever toute ambiguïté portant sur le risque d'incidences notables en amont de l'approbation du plan, sans reporter la responsabilité sur un projet ultérieur. Elle demande que les études complémentaires, proposées comme mesures de réduction, soient conduites avant l'approbation des actions du PDM.

Le rapport s'appuie sur les réservoirs de biodiversité identifiés dans le cadre du schéma régional de continuité écologique (SRCE) de l'ex région Aquitaine²⁰. Le dossier ne comporte pas de déclinaison de la trame verte et bleue à une échelle plus fine, ni d'analyse du fonctionnement écologique du territoire, permettant d'appréhender la nature des habitats et les interactions entre les espèces et les différents milieux. Il ne propose aucune évaluation des impacts potentiels des différents projets situés au sein d'un réservoir de biodiversité, en particulier en termes de fragmentation des habitats naturels, de dérangement des espèces lié à l'augmentation de la fréquentation de certains sites, et de pollutions lumineuses susceptibles de découler des aménagements.

La MRAe relève que le dossier ne comporte aucun inventaire faune – flore qui aurait été nécessaire pour apprécier les enjeux écologiques et mettre en place les mesures adaptées afin d'éviter ou de réduire les impacts du PDM sur les réservoirs de biodiversité.

De manière générale, la MRAe recommande de poursuivre la démarche d'évaluation des incidences par la proposition de mesures d'évitement (retrait des secteurs les plus impactés) et de réduction adaptées aux impacts potentiels du projet de PDM sur les sites Natura 2000, les zones humides et les réservoirs de biodiversité.

IV. Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale

La révision du plan de mobilité de la communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud repose sur une démarche volontariste de la collectivité, initiative soulignée par la MRAe. Toutefois, à défaut de disposer d'un niveau de connaissance suffisant, le projet de plan ne comporte pas suffisamment de mesures opérationnelles et renvoie trop fréquemment à des études complémentaires.

²⁰ La MRAe rappelle que le SRCE Aquitaine a été annulé par décision du tribunal administratif de Bordeaux (jugement du 13 juin 2017) et qu'il convient de faire référence aux continuités écologiques identifiées dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de Nouvelle Aquitaine (SRADDET), approuvé le 27 mars 2020.

Le plan d'actions est adossé à un diagnostic insuffisant qui ne fait pas ressortir certains enjeux majeurs (localisation préférentielle du développement urbain en lien avec la mobilité, périodes touristiques, qualité des eaux). La MRAe encourage la collectivité à élargir sa réflexion à une échelle plus large, pour appréhender notamment les liens de son territoire avec ceux de la métropole bordelaise. La réalisation d'un état des lieux actualisé portant sur les déplacements, ainsi que des bilans quantitatif et qualitatif du PDU actuel, sont nécessaires pour donner une vision claire de l'ensemble des problématiques du territoire en matière de mobilité.

Le PDM mise sur un changement significatif de comportement des usagers en matière de mobilité, mais ne se donne pas les moyens d'en comprendre les comportements et les attentes, pour expliquer notamment la faible part modale des transports en commun ou des modes doux dans un contexte géographique pourtant favorable. La démarche d'évaluation environnementale s'avère non aboutie. Le diagnostic doit être complété pour justifier le choix des mesures et des priorités retenues dans le plan d'actions.

Le PDM est susceptible d'avoir des incidences sur certains secteurs ponctuels de projet qui n'ont pas fait l'objet d'un état initial de l'environnement suffisant alors qu'ils présentent des enjeux en matière de biodiversité, de continuités écologiques et de zones humides. La démarche d'évitement et de réduction des incidences du PDM sur l'environnement doit être menée à son terme, notamment au sein des réservoirs de biodiversité et des sites Natura 2000.

La MRAe fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis.

À Bordeaux, le 18 octobre 2023

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,
la présidente de la MRAe

Signé

Annick Bonneville

Tableau de synthèse des actions du PDM

A - Mieux articuler l'interface entre urbanisme et mobilités	
1	Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable
2	Organiser et coordonner les interventions entre les acteurs dans le cadre de projets d'aménagement urbain
B - Rendre plus attractif les réseaux de transport collectifs et favoriser l'intermodalité	
3	Renforcer les connexions avec l'extérieur
4	Hierarchiser et renforcer le réseau de bus
5	Faciliter l'accès aux sites touristiques tous modes
6	Etudier plusieurs aménagements/équipements en faveur de l'amélioration de la vitesse des bus
7	Renforcer et améliorer l'intermodalité et la multimodalité
C - Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs (marche à pied, vélos)	
8	Densifier, sécuriser et hiérarchiser le réseau cyclable
9	Développer fortement le stationnement vélo
10	Mettre en place des services vélo
11	Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels
D - Coordonner et faciliter la mise en accessibilité	
12	Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques
13	Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie et des transports, notamment en améliorant l'accès à l'information
E - Maîtriser et sécuriser la circulation routière et favoriser la multimodalité	
14	Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal
15	Apaiser les vitesses de circulation en faveur des modes alternatifs à la voiture
F - Développer les pratiques d'écomobilité	
16	Poursuivre le renouvellement des véhicules par des modes moins polluants
17	Améliorer et développer les mobilités alternatives
18	Inciter au développement des mobilités durables dans les entreprises et administrations, notamment par la réalisation de Plan de Mobilité Employeur
G - Inciter au transport de marchandises durable	
19	Mettre en place une instance de coordination acteurs publics/privés
20	Etudier un schéma directeur logistique, pour proposer des évolutions de réglementation et engager des réflexions sur un fret alternatif
21	Développer les services de proximité et étudier l'implantation de nouveaux espaces logistiques
H - Agir sur le stationnement pour favoriser les alternatives à la voiture	
22	Harmoniser les réglementations
23	Améliorer la rotation des véhicules en centre-ville
24	Agir contre le stationnement illicite
I - Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente avec les acteurs du territoire	
25	Assurer le suivi des actions du Plan de Mobilité
26	Mener des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers