



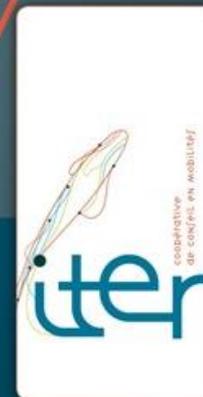
Envoyé en préfecture le 23/05/2023
Reçu en préfecture le 23/05/2023
Publié le
ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE

S²LO

Mission d'étude et d'assistance pour l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié et accompagnement dans la mise en œuvre opérationnelle

Comité de pilotage de validation de la stratégie

CCM / Stratégie PdMS



118 rue Bonnat
31400 Toulouse
05 62 73 53 93

18, 20 rue Claude Tillier
75012 Paris
01 43 72 10 09
Iter@iternet.org
<https://iternet.org>

Objet du document

Envoyé en préfecture le 23/05/2023

Reçu en préfecture le 23/05/2023

Publié le

ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



Ce document a pour objectif de préciser la stratégie globale « mobilité » de la CCM en précisant succinctement le contenu des actions envisagées.

Le document est structuré en 3 grandes parties :

1. Rappel des synthèses des besoins et des offres de mobilité avec la mise en perspective en enjeux de mobilité et des perspectives de recettes fiscales
2. Présentation de la stratégie globale en matière de mobilité pour la CCM
3. Présentation du bilan globale de la stratégie.

Cette stratégie est une vision à terme, le plan d'action du PdMS viendra préciser le planning de mise en œuvre et le contenu précis des actions.

1. Rappel des synthèses des besoins et des offres de mobilité avec la mise en perspective en enjeux de mobilité

Carte de synthèse de l'adéquation besoins/offre

Envoyé en préfecture le 23/05/2023

Reçu en préfecture le 23/05/2023

Publié le

ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



Des axes fortement congestionnés qui renvoient à des enjeux importants en matière de rythme de vie et de pollution. Cette concentration des flux offre néanmoins des opportunités intéressantes en matière d'attractivité d'offres de mobilités alternatives, à la condition qu'elles présentent un avantage significatif par rapport à la voiture individuelle.

Des polarités internes ou à proximité immédiate du territoire qui bénéficient d'une offre très attractive pour se rendre sur la métropole bordelaise. Néanmoins, aucune offre de rabattement performante n'est aujourd'hui disponible pour s'y rendre. A cela s'ajoutent des enjeux de congestion des espaces de stationnement à proximité des gares.

Des corridors de déplacement structurant la mobilité du territoire qui ne bénéficient pas d'offre alternative à la voiture individuelle performante malgré la présence de certaines lignes de cars régionaux, mais dont le niveau d'offre (itinéraire, temps de parcours, horaires) n'est pas adapté.

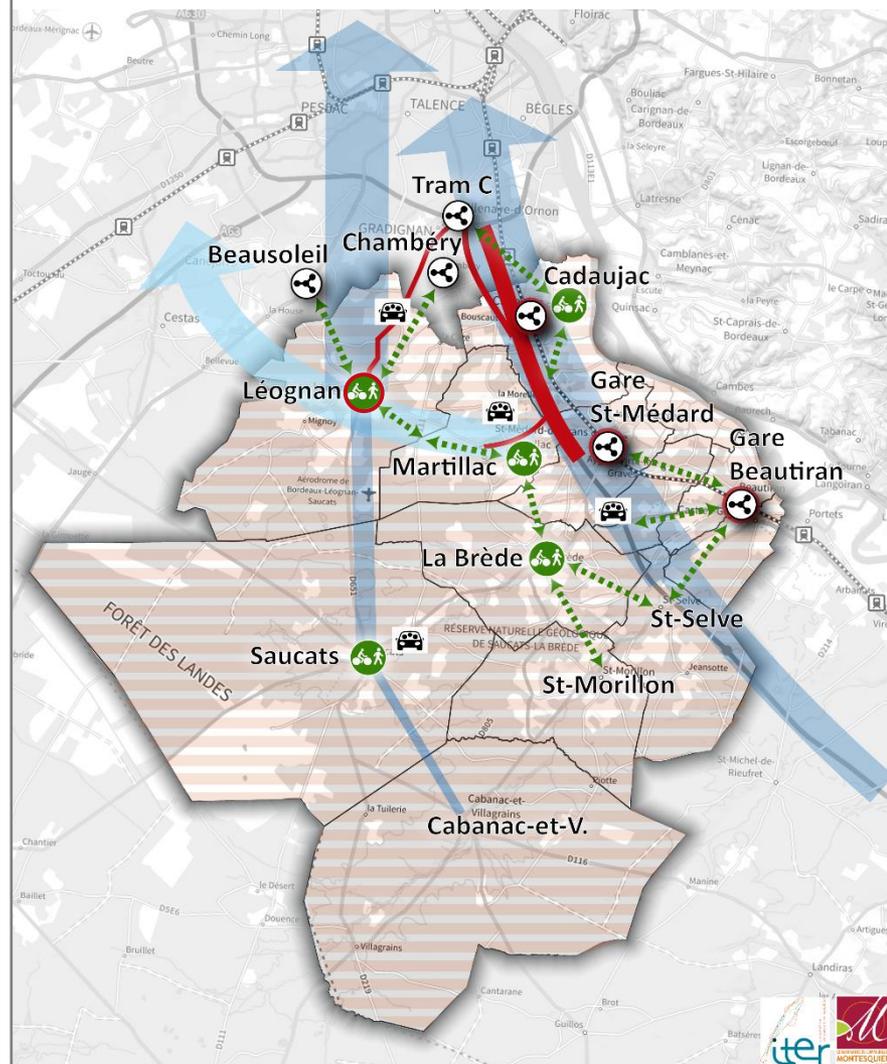
Un corridor est-ouest présentant un potentiel d'usage plus réduit que les corridors nord-sud. Il bénéficie en revanche sur une partie d'une offre régionale intéressante (ligne 502) mais qui n'est pas connectée à la CC de Jalle Eau Bourde. Aucune offre à destination de l'ouest bordelais n'existe aujourd'hui malgré des besoins recensés. Un projet est à l'étude au niveau du NAM pour créer une ceinture est-ouest desservant le territoire.

Des potentiels de courtes distances entre communes importantes mais qui bénéficient rarement d'aménagements cyclables sécurisés, continus et confortables.

Les polarités importantes du territoire dont les densités résidentielles, d'emplois et d'équipements justifieraient une valorisation de l'espace public pour favoriser les déplacements courts.

Un territoire largement dépendant de la voiture individuelle qui renvoie à des enjeux pour les ménages d'assumer les coûts associés, surtout dans un contexte inflationniste. La CCM et le Département se sont saisis de ces enjeux en aménageant des aires de covoiturage. En revanche, aucun service efficace et dynamique facilitant la mise en relation n'est proposé. Pourtant, le potentiel est présent au regard d'une part du volume de véhicules et d'autre part de corridors de déplacement facilement identifiables.

Un territoire globalement couvert par une offre TAD qui répond aux besoins des publics les plus fragiles sans pour autant être une offre efficace à destination des pôles locaux ou des points d'intermodalité pour un public plus large, malgré une demande et un potentiel occasionnel existant.



Les ressources disponibles pour financer une politique de mobilité

Envoyé en préfecture le 23/05/2023
Reçu en préfecture le 23/05/2023
Publié le
ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



La réflexion d'une stratégie mobilité devra questionner rapidement les capacités du territoire pour déployer des actions associées à court, moyen et long terme.

Quelles sont les sources de financement pour la CCM ?

- **La fiscalité dédiée au financement d'une politique de mobilité au travers du Versement Mobilité (VM).**
- **Les transferts de charge de certains services transférés d'une autre AOM à la CCM**
- **Les sources de financement internes à la collectivité au travers du budget principal**
- **Les co-financements à construire avec les partenaires « mobilité ».**
- **Les subventions à rechercher auprès des partenaires institutionnels et des différents appels à projets.**
- **Les ressources liées à la recette voyageurs**

Les ressources disponibles pour financer une politique de mobilité

Envoyé en préfecture le 23/05/2023
Reçu en préfecture le 23/05/2023
Publié le
ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



Le Versement Mobilité

Fiscalité prélevée sur la masse salariale brute des employeurs de plus de 11 salariés du ressort territorial dédiée aux AOM (hors Région). Sa mise en œuvre est conditionnée à la mise en œuvre d'un service de transport public régulier.

Population	inférieure à 10 000 habitants et dont le territoire comprend une ou plusieurs communes classées communes touristiques	comprise entre 10 000 et 100 000 habitants	comprise entre 10 000 et 100 000 habitants avec infrastructure de transport collectif en site propre	de plus de 100 000 habitants	de plus de 100 000 habitants avec infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé
Taux	0,55 %	0,55 %	0,85 %	1,00 %	1,75 %
Majoration possible					
EPCI	-	+ 0,05 %	+ 0,05 %	+ 0,05 %	+ 0,05 %
Communes touristiques	-	+ 0,20 %	+ 0,20 %	+ 0,20 %	+ 0,20 %



La CCM :
EPCI de 40K
habitants sans
commune
touristique
→ **Max : 0,6%**

Le Versement Mobilité additionnel

Fiscalité prélevée sur la masse salariale brute des employeurs de plus de 11 salariés du périmètre concerné et seulement mobilisable par un Syndicat mixte de loi SRU (exemple Nouvelle Aquitaine Mobilité).

Son taux maximal est de 0,5%.

Les ressources disponibles pour financer une politique de mobilité

Envoyé en préfecture le 23/05/2023
Reçu en préfecture le 23/05/2023
Publié le
ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



En conclusion :

- **La Communauté de Communes de Montesquieu pourra voter un taux maximal de versement mobilité de 0,60%,**
- **Le syndicat NAM pourra voter un taux additionnel (supplémentaire) de Versement mobilité de 0,5%,**
- **La décision de Nouvelle Aquitaine Mobilités en matière de versement mobilité n'impactera ni le produit de VM perçu par la CC de Montesquieu, ni sa capacité à adopter le taux maximum,**
- **Dans le cas où la CCM et le NAM choisiraient d'appliquer le taux maximum du VM et du VMA, la fiscalité « mobilité » pour les employeurs publics et privés serait de 1,1%.**

Assiette fiscale potentielle sur le périmètre de la CCM

Pour l'année 2021, l'assiette fiscale (la masse salariale brute des établissements de plus de 11 salariés) se situe entre **126M et 203M d'€.**

Selon l'hypothèse de taux, le potentiel de ressources liée à la fiscalité du versement mobilité pour la CCM :

- Avec un **taux à 0,4%** est situé entre **500K€ et 810K€**
- Avec un **taux à 0,6%** est situé entre **755K€ et 1 200K€**

2. Présentation des orientations stratégiques mobilités permettant de répondre aux objectifs fixés par les élus

Les orientations stratégiques

Envoyé en préfecture le 23/05/2023

Reçu en préfecture le 23/05/2023

Publié le

ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE

S²LO

Une stratégie mobilité structurée autour de 6 orientations permettant de répondre aux enjeux de Bordeaux Métropole pour l'ensemble des publics (dont les actifs et les jeunes), de l'accès aux gares et pôles serviciels du territoire mais également 3/ d'inscrire le territoire dans une démarche partenariale avec la Région, le Département de Gironde, le NAM et Bordeaux Métropole.



- **Orientation stratégique n°1 : Mettre en œuvre à court terme une ligne de transport collectif interne à la CCM**



- **Orientation stratégique n°2 : Connecter le nord du territoire au sud de Bordeaux Métropole**



- **Orientation stratégique n°3 : Prioriser le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC)**



- **Orientation stratégique n°4 : Déployer une offre de covoiturage**



- **Orientation stratégique n°5 : Renforcer le service de transport à la demande**



- **Orientation stratégique n°6 : Faire de la CCM un acteur facilitateur dans les projets des partenaires**

Envoyé en préfecture le 23/05/2023

Reçu en préfecture le 23/05/2023

Publié le

ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



3. Déclinaison des orientations stratégiques

Orientation n°1 : Mettre en œuvre à court terme transport collectif interne à la CCM

Envoyé en préfecture le 23/05/2023

Reçu en préfecture le 23/05/2023

Publié le

ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE

S²LO



- **Orientation stratégique n°1 : Mettre en œuvre à court terme une ligne de transport collectif interne à la CCM**



- Orientation stratégique n°2 : Connecter le nord du territoire au sud de Bordeaux Métropole



- Orientation stratégique n°3 : Prioriser le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC)



- Orientation stratégique n°4 : Déployer une offre de covoiturage



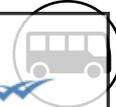
- Orientation stratégique n°5 : Renforcer le service de transport à la demande



- Orientation stratégique n°6 : Faire de la CCM un acteur impliqué dans les projets des partenaires

Orientation n°1 : Mettre en œuvre à court terme transport collectif interne à la CCM

Envoyé en préfecture le 23/05/2023
Reçu en préfecture le 23/05/2023
Publié le
ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



Contexte

- La mise en place d'une ligne de transport régulière est une condition pour pouvoir **lever du versement mobilité**.
- L'objectif est de pouvoir **commercialiser rapidement la ligne** à l'horizon 2024, voir engager une phase de test dès décembre 2023.
- Le rôle de la ligne est de **desservir efficacement la technopôle de Montesquieu**, pôle d'emploi majeur du territoire, et en la raccordant à la gare ferroviaire de Saint-Médard-d'Eyrans.
- Un enjeu primordial est de **faciliter l'intermodalité en gare** en élaborant une offre de service en adéquation avec les horaires des TER.

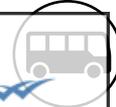
Description de l'action proposée

Création d'une ligne interne entre la Technopole et la gare de St-Médard via Martillac permettant :

- De connecter la Technopôle avec Bordeaux Métropole
- Proposer une alternative pour accéder directement à la gare de St Médard depuis Martillac

Orientation n°1 : Mettre en œuvre à court terme transport collectif interne à la CCM

Envoyé en préfecture le 23/05/2023
Reçu en préfecture le 23/05/2023
Publié le
ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



Les postulats de la construction de l'offre

- Une offre proposée **calibrée avec l'offre 2023 des TER** en gare de St-Médard-d'Eyrans.
- Une exploitation des lignes nécessitant **qu'un seul véhicule**.
- Une offre de service projetée avec au minimum **2 services en heure de pointe** du matin et du soir et **1 service le midi**.
- Un fonctionnement **toute l'année du lundi au vendredi**.
- Une perspective de charges dont **les coûts unitaires** sont les suivants :
 - Coût du km roulé (carburant, pneumatique, entretien, lubrifiants) : 1€/ km
 - Coût d'une heure de conduite (€/h) : 30€/ heure
 - Amortissement annuel du véhicule de 22/33 places (sur 8 ans) : 15 000 € (base d'investissement à 120K€)
 - Frais financiers (3,5% du prêt/an) : 4 000 €
 - Coût de structure : 30 % des coûts précédents
 - Coût des marges et aléas : 4% des coûts précédents.

L'offre actuelle en Gare de St-Médard-d'Eyrans (en semaine) :

- Services à la journée : 18
- Amplitude : 6h – 22h13
- 2 services aller en heure de pointe du matin (7:30-8:30)
- 2 services retour en heure de pointe du soir (17:00-18:00)

Orientation n°1 : Mettre en œuvre à court terme transport collectif interne à la CCM

Envoyé en préfecture le 23/05/2023

Reçu en préfecture le 23/05/2023

Publié le

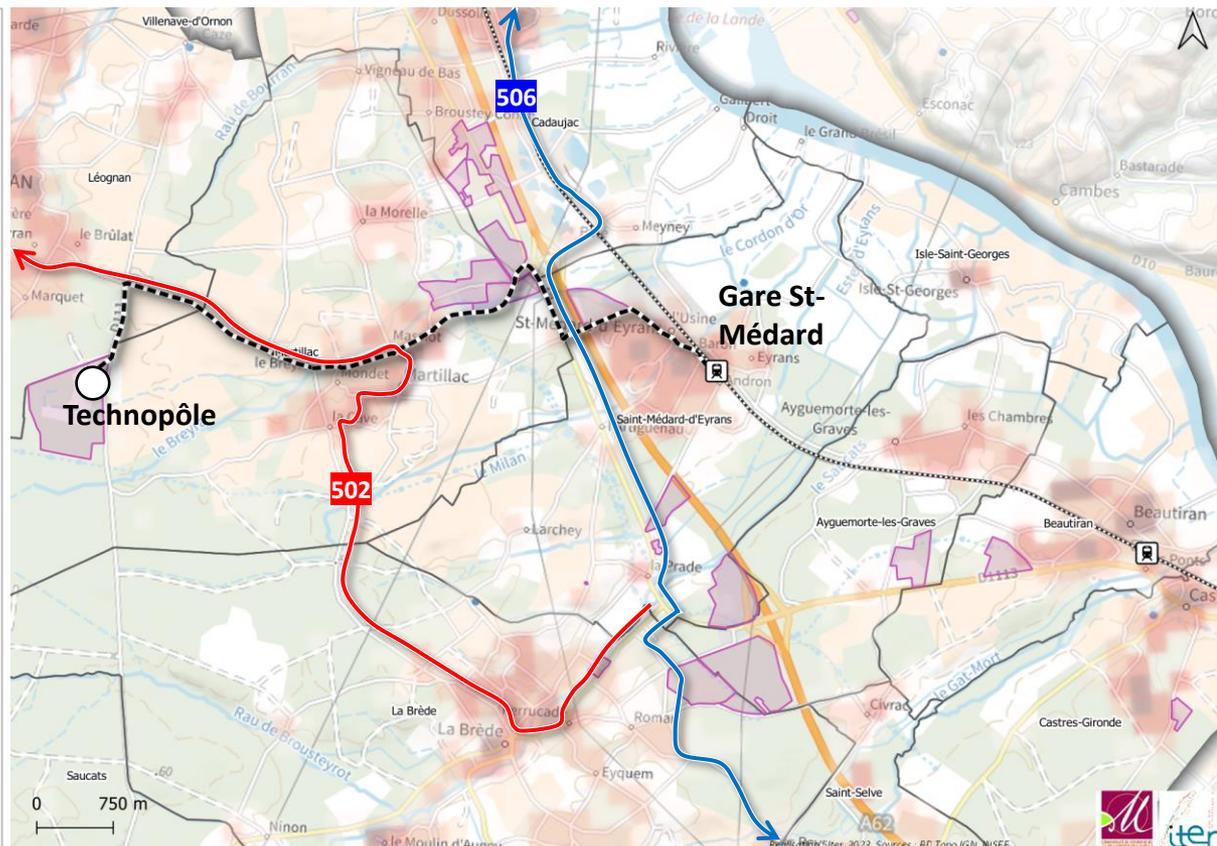
ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE

S²LO



Technopôle <-> ZA Martillac <-> St-Médard-d'Eyrans

- Linéaire : 8,1 km
- Temps de parcours : 16 min
- Population desservie (300m) : 3 300
- Flux domicile-travail captables : 1 280*
- Offre de service proposée :
 - 7 A/R : 3 le matin, 1 le midi et 3 le soir
 - Correspondance en gare de St Médard :
 - Horaires de départ du train en gare : 7:37 / 8:10 / 8:53 / 13:09 / 16:53 / 17:55 / 18:59
 - Horaires d'arrivée du train en gare : 7:52 / 8:54 / 12:02 / 17:11 / 17:53 / 18:53



*: St-Médard<->Martillac / Martillac<->Martillac / Villenave, Bègles, Bordeaux <-> Martillac

Orientation n°1 : Mettre en œuvre à court terme transport collectif interne à la CCM

Envoyé en préfecture le 23/05/2023

Reçu en préfecture le 23/05/2023

Publié le

ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE

S²LO



Technopôle <-> ZA Martillac <-> St-Médard-d'Eyrans

Km/an 33 050

Heures de conduite 05:20:00

Charges km 33 000€

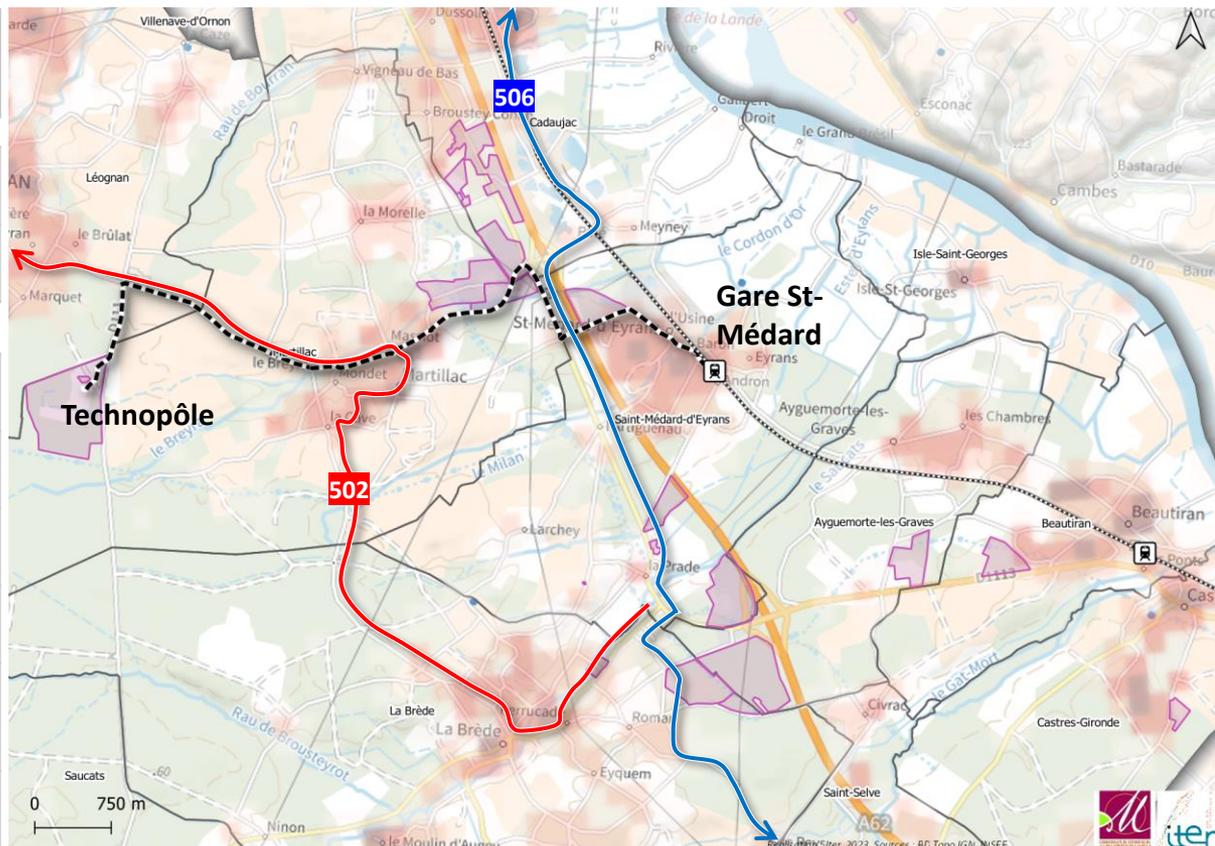
Charges conduite 40 800€

Charges véhicule 19 000 €

Charges structure 27 850 €

Charges marge et aléas 4 800 €

Total 125 450 €



Orientation n°2 : Connecter le nord du territoire au sud de Bordeaux Métropole

Envoyé en préfecture le 23/05/2023
Reçu en préfecture le 23/05/2023
Publié le
ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



- Orientation stratégique n°1 : Mettre en œuvre à court terme une ligne de transport collectif interne à la CCM



- **Orientation stratégique n°2 : Connecter le nord du territoire au sud de Bordeaux Métropole**



- Orientation stratégique n°3 : Prioriser le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC)



- Orientation stratégique n°4 : Déployer une offre de covoiturage



- Orientation stratégique n°5 : Renforcer le service de transport à la demande



- Orientation stratégique n°6 : Faire de la CCM un acteur impliqué dans les projets des partenaires

Orientation n°2 : Connecter le nord du territoire au sud de Bordeaux Métropole

Envoyé en préfecture le 23/05/2023
Reçu en préfecture le 23/05/2023
Publié le
ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



Contexte

- Le territoire de la Communauté de communes bénéficie déjà en partie d'une offre de transport en commun en interne par l'intermédiaire du réseau des lignes régionales Nouvelle Aquitaine et à proximité par la présence des lignes fortes du réseau TBM.
- Cette seconde orientation vise donc à étudier les possibilités d'amélioration de ces offres pour une desserte de meilleur niveau du territoire afin de proposer une alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle.

Description des actions proposées

- Deux hypothèses sont donc envisagées pour améliorer le lien entre le nord de la CCM et le sud de Bordeaux Métropole :
 - Action 1 : extension des lignes TBM n°5 et n°15
 - Action 2 : amélioration du niveau de services des lignes régionales traversant le territoire

Orientation n°2 : Connecter le nord du territoire au sud de Bordeaux Métropole

Envoyé en préfecture le 23/05/2023
 Reçu en préfecture le 23/05/2023
 Publié le
 ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



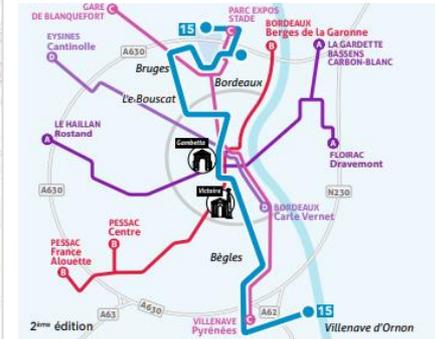
Action 1 : Extension des lignes TBM (Lianes 5 et 15)

Liane 5 : Villenave d'Ornon Piscine Chambéry – Bordeaux Palais de Justice

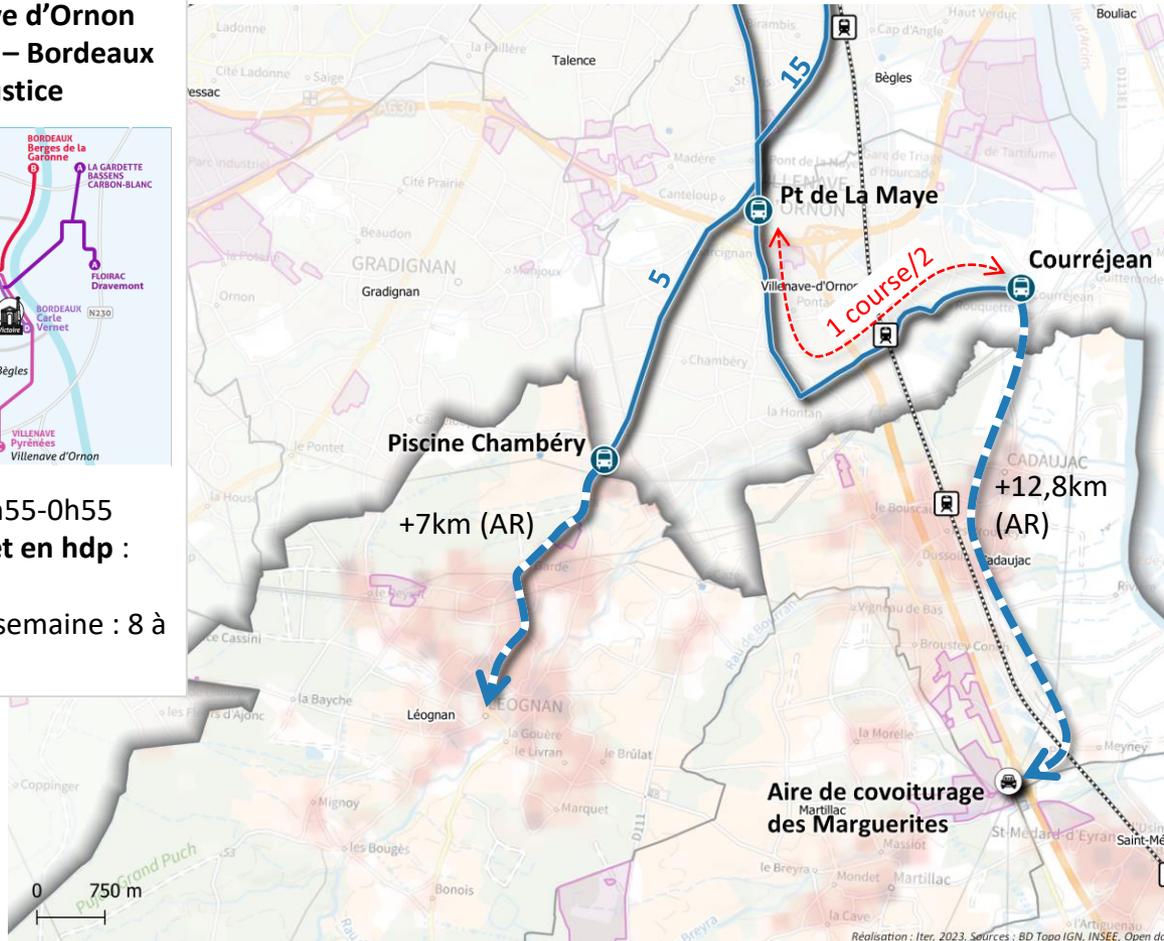


- **Amplitude** : 4h55-0h55
- **Temps de trajet en hdp** : 40 min
- **Fréquence en semaine** : 8 à 10 min

Liane 15 : Villenave d'Ornon Pt de La Maye/ Courréjean – Bordeaux Centre Commercial du Lac



- **Amplitude** : 4h55-0h40
- **Temps de trajet en hdp (Pt de la Maye → Gambetta)** : 50 min
- **Fréquence en semaine** : 10 min. X2 entre Pt de la Maye et Courréjean.



Population par carreau de 200m*200m

- Moins de 20 habitants
- Entre 20 et 45 habitants
- Entre 45 et 80 habitants
- Entre 80 et 130 habitants

Orientation n°2 : Connecter le nord du territoire au sud de Bordeaux Métropole

Envoyé en préfecture le 23/05/2023
Reçu en préfecture le 23/05/2023
Publié le
ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



Action 1 : Extension des lignes TBM (Lianes 5 et 15)

Avantage	Point de vigilance
<p>1/ Desservir les communes proches de Bordeaux Métropole permet d'offrir une alternative modale attractive :</p> <ul style="list-style-type: none">• offre et matériel performant,• aucune rupture de charge,• tarification TBM,• ... <p>2/ Prolonger concrètement les engagements mutuels de coopération entre la CCM et BM</p> <p>4/ Profiter de la phase de restructuration du réseau TBM pour proposer de nouvelles dessertes</p>	<p>1/ Le coût de cette solution est hypothétique sans connaître le cadre partenarial envisageable avec BM,</p> <p>2/ Une solution qui nécessite l'accord de la Région compétente en matière de liaisons extraterritoriales.</p> <p>3/ Cette solution nécessite donc de desservir le territoire avec les lignes urbaines exploitées avec du matériel « standard » voire « articulés » :</p> <ul style="list-style-type: none">• qui apparait surdimensionné (du moins dans un premier temps) au regard du potentiel d'usage• et peu adapté pour circuler sur des voiries « interurbaines » <p>4/ Enfin, la question des impacts sur l'exploitation (habillage et graphichage) de TBM est également à anticiper avec les TBM ?</p>

Un travail opérationnel avec BM et les TBM est à engager pour identifier les possibilités techniques et les conditions du partenariat.

Orientation n°2 : Connecter le nord du territoire au sud de Bordeaux Métropole

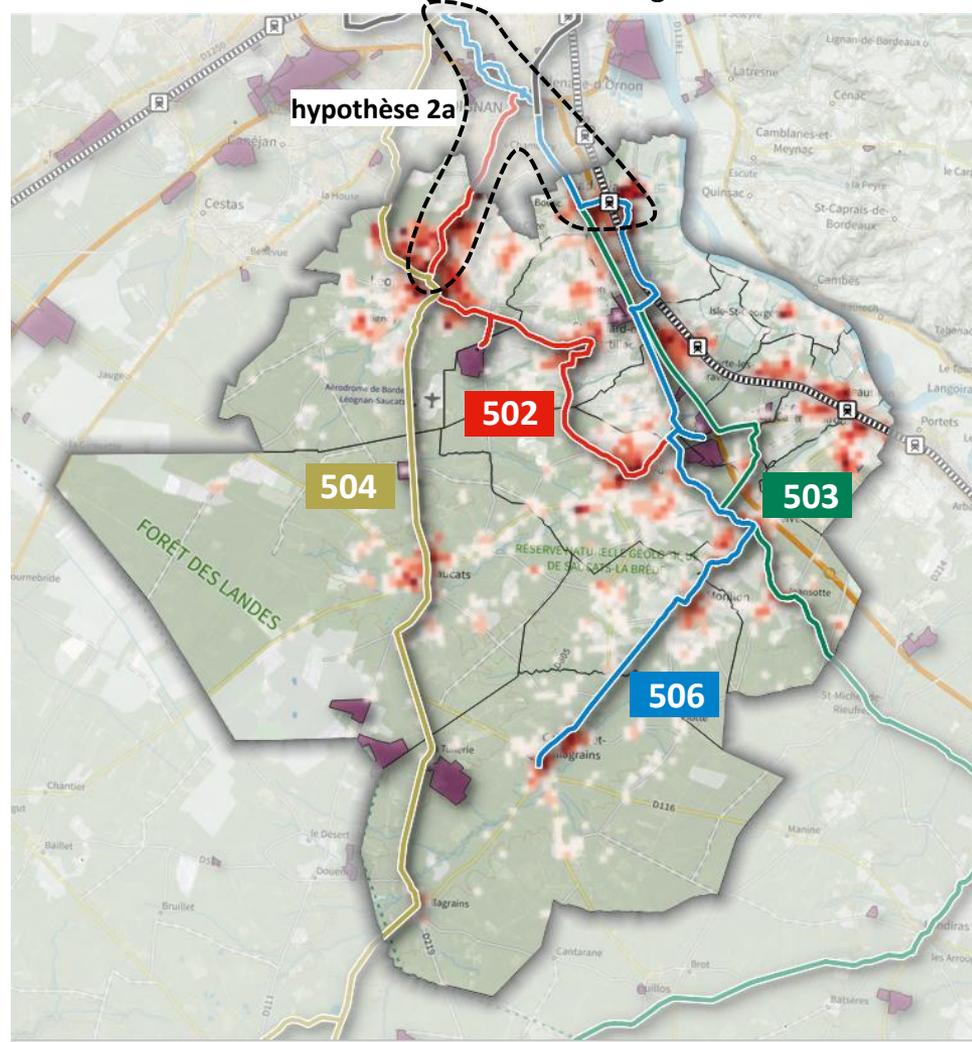
Envoyé en préfecture le 23/05/2023
Reçu en préfecture le 23/05/2023
Publié le
ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



Action 2 : Renfort des lignes régionales

- 4 lignes régionales desservent le territoire dont certaines avec un niveau d'offre intéressant :
 - **502- Talence Peixotto <> La Brède** : 14A + 15 R, cadencée 30' en heures de pointe et à l'heure en heures creuses.
 - **503 - Talence Peixotto <> Saint-Symphorien**: offre à vocation scolaire et à la demande pendant les vacances scolaires: 4A+ 4R
 - **504 - Bordeaux hôpital Pellegrin <> St-Symphorien** : offre de maillage proposant 6A + 4R
 - **506 - Talence Peixotto <> Cabanac et Villagrains** : 9R +7R, offre de rabattement sur Talence le matin et retour le soir.
- **Compte tenu de leur tracé, deux lignes présentent un intérêt supérieur quand à l'objectif d'améliorer la desserte du nord de la CCM au sud de Bordeaux Métropole :**
 - **La ligne 502** avec son lien direct entre Léognan et Peixotto via Chambéry
 - **La ligne 506** avec un lien direct entre Cadaujac et Peixotto via le tram C

Itinéraire des lignes routières régionales



Orientation n°2 : Connecter le nord du territoire au sud de Bordeaux Métropole

Envoyé en préfecture le 23/05/2023
Reçu en préfecture le 23/05/2023
Publié le
ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



Action 2 : Renfort des lignes régionales

L'amélioration de l'offre régionale sur le périmètre de la CCM peut donc constituer un axe pertinent pour proposer une offre alternative à la voiture individuelle à la condition que l'offre proposée, le confort dans les véhicules, le temps de trajet, les horaires et les conditions d'intermodalité soient suffisamment attractifs pour les usagers quotidiens.

L'amélioration des offres régionales s'inscrit également dans le dispositif d'intervention mis en œuvre par la Région Nouvelle Aquitaine : les **contrats de mobilité** qui permettent de partager les coûts des renforts de ligne avec les AOM en présence.

Compte tenu de leur itinéraire actuel, deux sous-hypothèses peuvent être proposées pour améliorer l'offre de ces lignes :

Hypothèse 2a

Amélioration sur la section Léognan<>Bordeaux et Cadaujac<>Bordeaux

Dans cette hypothèse, l'amélioration est concentrée seulement sur la section d'itinéraire qui concentre la majeure partie des besoins de mobilité.

Hypothèse 2b

Amélioration sur l'ensemble de l'itinéraire des deux lignes régionales visées

Compte tenu de l'itinéraire des deux lignes régionales, l'amélioration de l'offre sur l'ensemble du linéaire peut répondre d'une part à l'objectif de connexion avec BM depuis le nord de la CCM tout en favorisant les déplacements, certes moins intenses, des autres communes desservies.

Orientation n°2 : Connecter le nord du territoire au sud de Bordeaux Métropole

Envoyé en préfecture le 23/05/2023
 Reçu en préfecture le 23/05/2023
 Publié le
 ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



Action 2 : Renfort des lignes régionales

	Hypothèse 2a Amélioration des seules sections Léognan>Bordeaux et Cadaujac>Bordeaux		Hypothèse 2b Amélioration de l'offre sur l'ensemble de la ligne	
	502	506	502	506
Lignes	502	506	502	506
Objectif	Offre à la 1/2h en HP	Etendre l'offre à l'heure toute la journée	offre à la 1/2h en HP	Etendre l'offre à l'heure toute la journée
Nombre de services rajoutés par sens	24	16	24	16
Jours de fonctionnement	Toute l'année du lundi au samedi			
Linéaire par sens	11,5km	9,5km	24km	33km
Nombre de kilomètres par an	86 300km	47 500km	180 000km	165 000km
Coût annuel Base 3,5€/ km commerciaux (*)	300K€	166K€	630K€	578K€
Total	466K €		1,2 M d'€	
Reste à charge CCM	280K €		720K €	

Les coûts de renfort de ligne présentés ci-dessus constituent un chiffrage global. Compte tenu du nouveau cadre d'intervention de la Région, les renforts d'offre de ligne régionale peuvent faire l'objet d'un co-financement AOM/ Région. Dans le cas présent, une participation de 40%(*) de la Région serait envisageable. Le reste serait à porter par la CCM.

(*) *Délibération de Conseil Régional Nouvelle Aquitaine du 17 décembre 2020*

Orientation n°2 : Connecter le nord du territoire au sud de Bordeaux Métropole

Envoyé en préfecture le 23/05/2023
Reçu en préfecture le 23/05/2023
Publié le
ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE

S²LO



- Orientation stratégique n°1 : Mettre en œuvre à court terme une ligne de transport collectif interne à la CCM



- Orientation stratégique n°2 : Connecter le nord du territoire au sud de Bordeaux Métropole



- **Orientation stratégique n°3 : Prioriser le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC)**



- Orientation stratégique n°4 : Déployer une offre de covoiturage



- Orientation stratégique n°5 : Renforcer le service de transport à la demande



- Orientation stratégique n°6 : Faire de la CCM un acteur impliqué dans les projets des partenaires

Orientation n°3 : Prioriser le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC)

Envoyé en préfecture le 23/05/2023
Reçu en préfecture le 23/05/2023
Publié le
ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE

S²LO



Contexte

- La CCM dispose d'un Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables, qu'il convient de prioriser et d'actualiser.
- La priorité à court terme est de **rendre le vélo attractif et sécurisé pour se rabattre vers les gares ferroviaires** du territoire. L'intermodalité train/vélo est en effet une réponse particulièrement pertinente et concurrentielle à la voiture pour se rendre à Bordeaux, et qui le sera d'autant plus demain avec le projet de RER Métropolitain.
- Dans un second temps, il s'agit :
 - D'aménager des itinéraires cyclables en interne aux polarités de Léognan et La Brède, en portant une attention particulière à la desserte des établissements scolaires du secondaire.
 - D'aménager des itinéraires cyclables en connexion avec les arrêts TBM structurants situés à proximité (Piscine Chambéry, Beausoleil, Villenave Pyrénées et Courréjean)

Description de l'action proposée

- L'action consiste à prioriser le SDIC réalisé à l'échelle de la CCM :
 - Priorité 1 : aménagement d'itinéraires cyclables en rabattement vers les gares ferroviaires du territoire,
 - Priorité 2 : aménagement d'itinéraires cyclables de maillage des polarités de Léognan et La Brède,
 - Priorité 3 : aménagement d'itinéraires cyclables en rabattement vers les arrêts TBM situés à proximité et en connexion avec le future REVE de Bordeaux Métropole,

Orientation n°3 : Prioriser le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC)

Envoyé en préfecture le 23/05/2023
 Reçu en préfecture le 23/05/2023
 Publié le
 ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



Proposition de priorisation du SDIC

Priorité 1



Itinéraires à programmer à court terme inscrits dans le SDIC



Itinéraires à programmer à court terme non inscrits dans le SDIC

Priorité 2 et 3

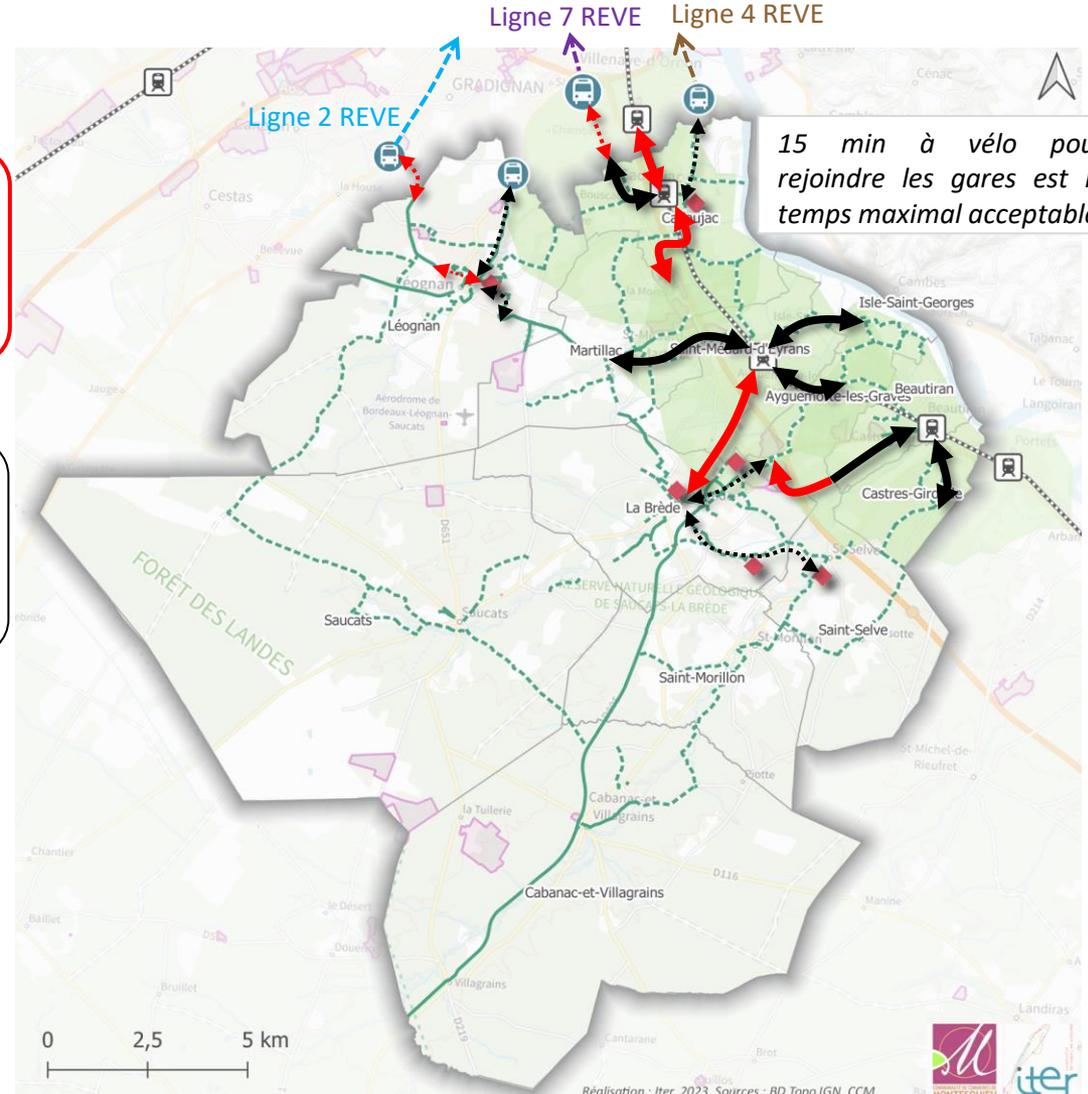


Itinéraires à programmer à plus long terme inscrits dans le SDIC



Itinéraires à programmer à plus long terme non inscrits dans le SDIC

- Aménagements existants
- Itinéraires inscrits dans le SDIC
- Zone située à moins de 15 mins à vélo d'une gare
- Population par carreau de 200m*200m**
- Moins de 20 habitants
- Entre 20 et 45 habitants
- Entre 45 et 80 habitants
- Entre 80 et 130 habitants
- ZAE
- Etablissement scolaire du secondaire



15 min à vélo pour rejoindre les gares est le temps maximal acceptable.

Réalisation : Iter, 2023. Sources : BD Topo IGN, CCM



Orientation n°3 : Prioriser le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC)

Envoyé en préfecture le 23/05/2023
 Reçu en préfecture le 23/05/2023
 Publié le
 ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



Synthèse

Priorités		Linéaire (territoire CCM)	Coût d'investissement estimatif*
Priorité 1	Rabattement vers la gare de Cadaujac	7 900 m	1,5 M d'€
	Rabattement vers la gare de St-Médard	12 600 m	3,5 M d'€
	Rabattement vers la gare de Beautiran	8 100 m	1,6 M d'€
Priorité 2	Liaisons internes/à proximité de Léognan	2 500 m	220 K € (en plus des itinéraires de rabattement BM)
	Liaison internes/à proximité de La Brède	8 000 m	1 M d'€
Priorité 3	Liaisons Cadaujac <-> BM	1 200 m	350 K € (en plus des itinéraires de rabattement vers la gare)
	Liaisons Léognan <-> BM	2 800 m	900 K €
Total estimatif		41 km	9 M d'€
<i>Dont priorité 1</i>		<i>27 km</i>	<i>6,6M d'€</i>
<i>Dont priorité 2</i>		<i>10,5 km</i>	<i>1,2M d'€</i>
<i>Dont priorité 3</i>		<i>4 km</i>	<i>1,2M d'€</i>

*Coûts estimatifs, pour des aménagements principalement en site propre (voie verte, pistes cyclables) sur le territoire de la CCM, hors coût d'infrastructures lourdes (passerelles, tunnels)

Orientation n°4 : Déployer une offre de covoiturage

Envoyé en préfecture le 23/05/2023

Reçu en préfecture le 23/05/2023

Publié le

ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE

S²LO



- Orientation stratégique n°1 : Mettre en œuvre à court terme une ligne de transport collectif interne à la CCM



- Orientation stratégique n°2 : Connecter le nord du territoire au sud de Bordeaux Métropole



- Orientation stratégique n°3 : Prioriser le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC)



- **Orientation stratégique n°4 : Déployer une offre de covoiturage**



- Orientation stratégique n°5 : Renforcer le service de transport à la demande



- Orientation stratégique n°6 : Faire de la CCM un acteur impliqué dans les projets des partenaires

Contexte

- Le développement du covoiturage sur la CCM se matérialise aujourd'hui exclusivement par l'aménagement d'aires de covoiturage.
- Il n'existe pas de dispositif serviciel de mise en relation et de facilitation du parcours usagers à l'échelle du territoire.
- La démocratisation du covoiturage s'inscrit pleinement dans des contextes :
 - Inflationnistes et d'augmentation des prix du carburant,
 - De crise climatique et environnementale,
 - De qualité de vie (réduction de la congestion, partage des trajets, ..)
 - De volonté et ambition nationale de développer la pratique (plan national pour le covoiturage du quotidien)

Description des actions proposées

- Action 1 : communiquer sur l'outil existant MODALIS porté par le NAM, qui permet la mise en relation de covoitureurs,
- Action 2 : mettre en œuvre un dispositif de covoiturage dynamique. Deux types de services sont pressentis, qui possèdent des caractéristiques et des vocations différenciées :
 - Un service de lignes de covoiturage : vise la masse critique en s'implantant sur des axes structurants et cible essentiellement la mobilité pendulaire,
 - Un service plus souple de covoiturage spontané : permet un maillage fin du territoire mais l'offre de service proposé ne permet pas d'envisager cette solution pour des trajets quotidiens.

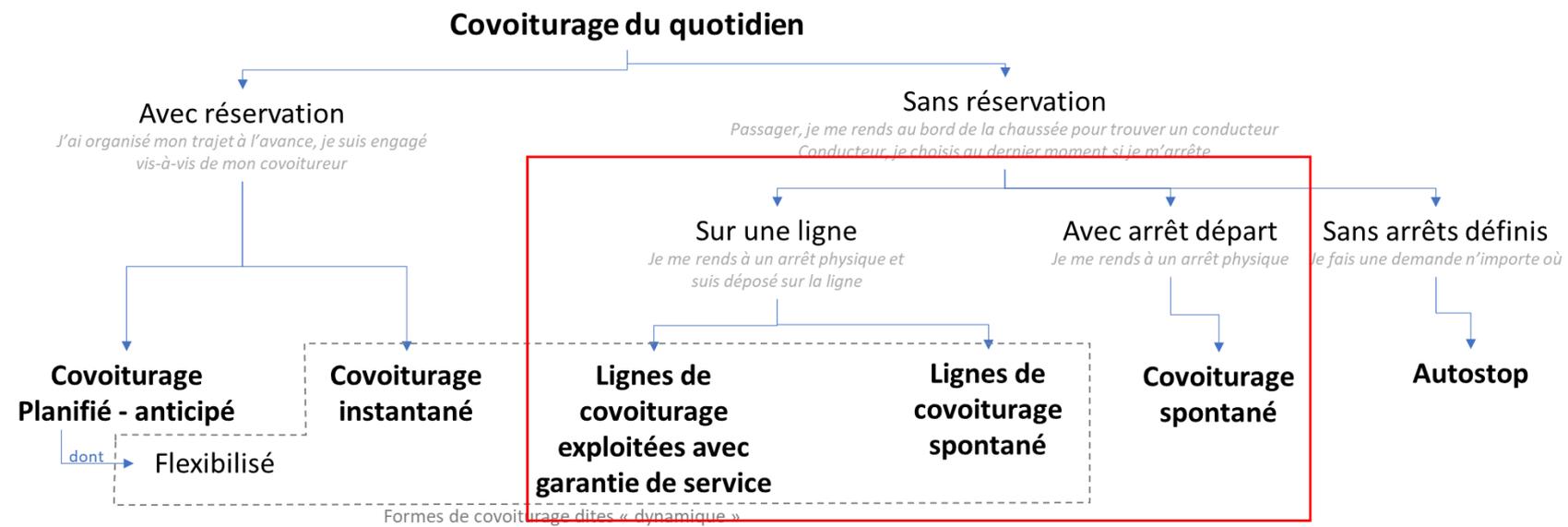
Action 1 : Valorisation de l'outil Modalis



- Modalis est un **système d'information multimodale**, accessible via une plateforme internet et une application mobile, qui permet d'obtenir l'ensemble des offres de mobilité proposées et disponibles sur un trajet donné. Depuis peu, **le dispositif regroupe les offres de covoiturage de l'ensemble des opérateurs majeurs** (karos, Klaxit, blablacar Daily, Mobicoop...). Il permet donc de faciliter le parcours usager et d'augmenter les possibilités de trouver un trajet en covoiturage.
- Les pistes de solutions pour valoriser cet outil à l'échelle de la CCM sont à deux niveaux :
 - **Communiquer sur ce dispositif** qui est très peu connu du grand public, en appui du NAM,
 - **Créer une communauté de covoitureurs** au sein de l'outil Modalis, à l'échelle du territoire de la CCM. Cette fonctionnalité est encore en réflexion, mais :
 - permettrait de créer un référentiel commun à l'échelle du territoire,
 - faciliterait la communication locale,
 - et permettrait un suivi par la CCM des trajets covoiturés.A noter qu'une communauté de covoitureurs permet une mise en relation entre des adhérents ayant un référentiel commun, mais les offres extraterritoriales restent bien évidemment consultables et accessibles.

Action 2 : Déployer un service de covoiturage dynamique

Quel type de service mettre en œuvre ?



Parcours usager :

<p>Comme du covoiturage longue distance</p>     	<p>Comme Uber</p>  	<p>Comme une ligne de bus</p>    	<p>Comme de l'autostop</p>    
---	---	---	--

Action 2 : Déployer un service de covoiturage dynamique

Quel type de service mettre en œuvre ?

Service qui parait le plus pertinent pour répondre aux enjeux et besoins de mobilité du territoire.



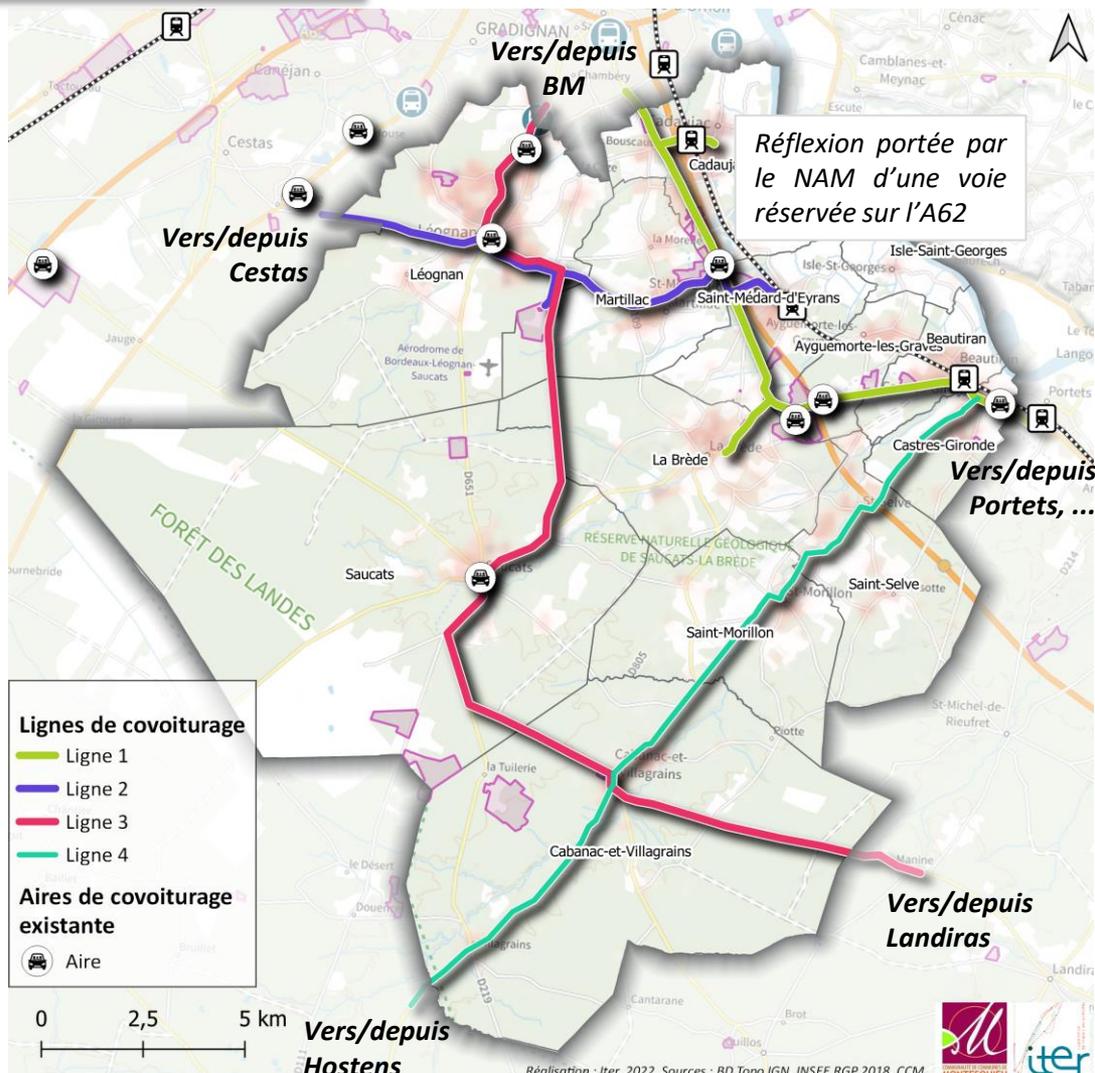
	Dispositif de covoiturage spontané (type Rezo Pouce)	Dispositif de lignes de covoiturage dynamique
Descriptif rapide	Sécurise et démocratise la pratique de l'autostop, matérialisé via de la panneautique.	Un itinéraire défini et des points d'arrêt matérialisés et sécurisés. Pas de nécessité de réserver en avance. Plusieurs niveaux de services existent.
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> • Permet un maillage fin du territoire • Faible coût d'investissement et de fonctionnement 	<ul style="list-style-type: none"> • La logique de lignes sur axes structurants vise une masse critique de covoitureurs • Service utile en interne et vers l'extérieur (notamment vers BM) • Un dispositif qui facilite le parcours usager • Valorise les aires de covoiturage existantes comme des nœuds intermodaux
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> • Ne représente pas une solution fiable pour des trajets quotidiens • Ne permet pas d'atteindre une masse critique • Nécessite un important effort en terme de communication/animation 	<ul style="list-style-type: none"> • Coût de fonctionnement plus élevé • Ne permet pas un maillage très fin du territoire • Nécessite un important effort en terme de communication/animation



Action 2 : Déployer un service de covoiturage dynamique

Proposition de lignes de covoiturage

- Les lignes de covoiturages proposées se basent avant tout sur le **niveau de trafic** observé sur les axes et la **mobilité pendulaire**.
- Les lignes desservent également au maximum les **aires de covoiturage existantes**.
- Cette solution, pour être pertinente et efficace, doit être pensée en **connexion aux territoires limitrophes** (vers Bordeaux Métropole, CC Jalle Eau Bourde, CC Convergence Garonne). Les lignes de covoiturage permettront une desserte des polarités de la CCM **mais qui se situent sur des axes à vocation extraterritoriale**.
- **Coût pour une ligne** (comprenant l'investissement, la communication, les indemnités passagers, ...)
 - De 30k€/an sur 3 ans à 90€/an sur 3 ans, selon le niveau de service proposé





- Orientation stratégique n°1 : Mettre en œuvre à court terme une ligne de transport collectif interne à la CCM



- Orientation stratégique n°2 : Connecter le nord du territoire au sud de Bordeaux Métropole



- Orientation stratégique n°3 : Prioriser le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC)



- Orientation stratégique n°4 : Déployer une offre de covoiturage



- **Orientation stratégique n°5 : Renforcer le service de transport à la demande**



- Orientation stratégique n°6 : Faire de la CCM un acteur impliqué dans les projets des partenaires



Contexte

- La CCM dispose actuellement d'un service de transport à la demande en porte à porte à vocation sociale (réservé à des ayants droits). Le service est essentiellement utilisé par des personnes âgées/à mobilité réduite pour un motif médical.
- Le coût du service actuel est de 70k€/an, pour 2 100 voyages effectués en 2019.
- L'objet de cette orientation est de renforcer le service actuel en proposant en complément une offre à la demande ouverte à un public plus large et permettant de desservir une population excentrée non couverte par une offre de transport collective.

Les composantes de l'orientation

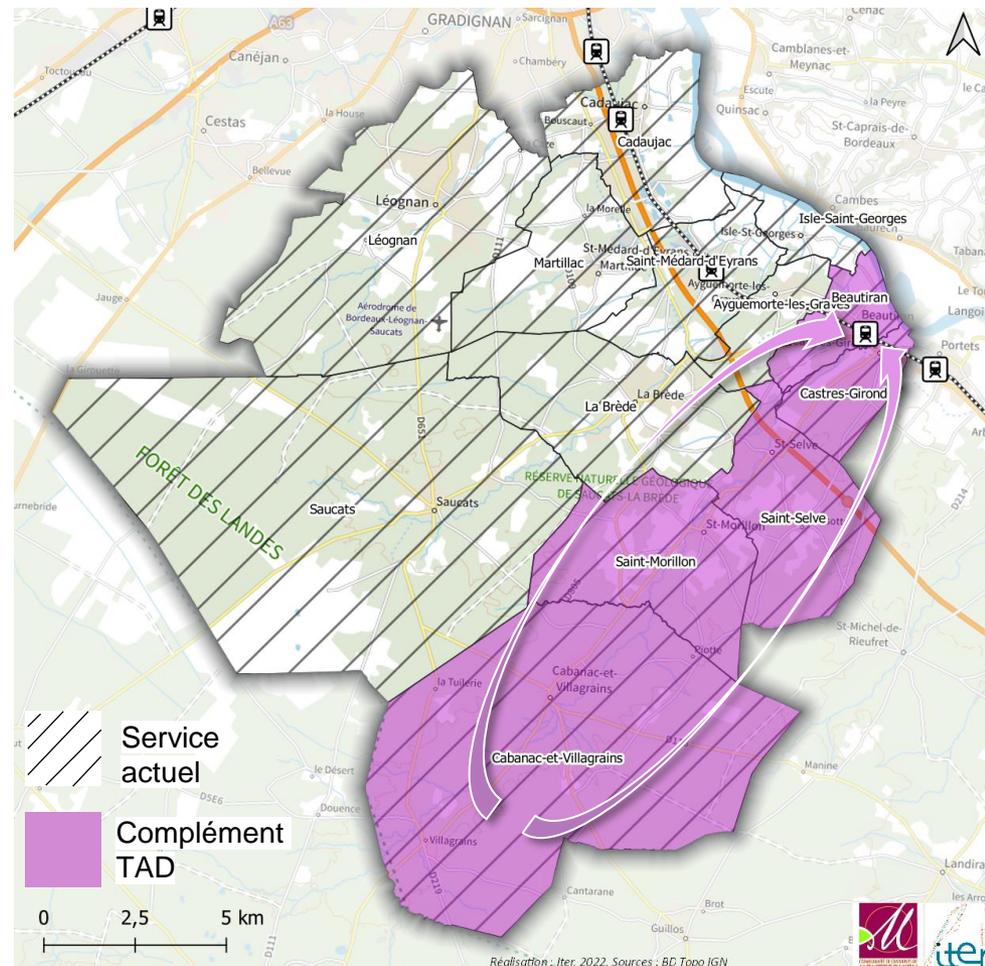
- Mise en œuvre d'un transport à la demande zonal (d'arrêt à arrêt) en rabattement vers la gare de Beautiran.



Les postulats de la construction de l'offre

Proposition du fonctionnement du TAD zonal en rabattement vers la gare de Beautiran

- La prise en charge s'effectue à des points d'arrêt identifiés
- Fonctionnement avec un/plusieurs horaires fixes de destination
- Création d'une zone de desserte en rabattement vers la gare de Beautiran
- 3 Allers-Retours sont proposés du lundi au samedi :
 - 1 Aller le matin (vers la gare de Beautiran)
 - 1 Aller/ retour à la pause méridienne
 - 1 retour le soir (depuis la gare de Beautiran)
- Pour accéder au service, il convient de réserver au plus tard la veille du déplacement avant 17h. Les feuilles de route sont ensuite programmées et l'heure de prise en charge est indiquée à l'utilisateur.



Orientation n°5 : Renforcer le service de transport à la demande

Envoyé en préfecture le 23/05/2023
 Reçu en préfecture le 23/05/2023
 Publié le
 ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



Le coût du nouveau service à porter par la CCM se situe entre 50K€ et 75K€ / an

Estimation des kilomètres commerciaux

Communes desservies	Destination	Linéaire km maximal	Nb de service par jour	Jour de fonctionnement	Taux de fractionnement	Taux de déclenchement	Km commerciaux estimés	
Cabanac / St-Morillon / St-Selve / Castres-Gironde	Gare de Beautiran	19	4	300	70%	80%	12 768	
						Estimation économique	Coût moyen 4€/ km	51 072
							Coût moyen 6€/ km	76 608

Le coût total des services de transport à la demande est donc situé entre 120K € et 145K €

Orientation n°6 : Faire de la CCM un acteur impliqué dans les projets des partenaires

Envoyé en préfecture le 23/05/2023
Reçu en préfecture le 23/05/2023
Publié le
ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



- Orientation stratégique n°1 : Mettre en œuvre à court terme une ligne de transport collectif interne à la CCM



- Orientation stratégique n°2 : Connecter le nord du territoire au sud de Bordeaux Métropole



- Orientation stratégique n°3 : Prioriser le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC)



- Orientation stratégique n°4 : Déployer une offre de covoiturage



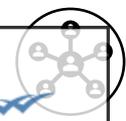
- Orientation stratégique n°5 : Renforcer le service de transport à la demande



- **Orientation stratégique n°6 : Faire de la CCM un acteur impliqué dans les projets des partenaires**

Orientation n°6 : Faire de la CCM un acteur facilitateur dans les projets des partenaires

Envoyé en préfecture le 23/05/2023
Reçu en préfecture le 23/05/2023
Publié le
ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



Contexte

- Des projets mobilités sont actuellement portés par des partenaires à une échelle supra-territoriale, et dont le périmètre d'étude intègre la CCM.
- Les principaux projets impactant sont :
 - La mise en œuvre progressive du RER Métropolitain à l'horizon 2028, qui permettra à terme une offre cadencée (30 mins) et lissée à l'échelle des 3 gares du territoire,
 - L'étude en cours pour déployer une ligne transversale de car express sur le corridor ouest de Bordeaux Métropole, qui permettrait de connecter la CCM aux pôles d'emplois métropolitains (Aeroparc, innocampus),
 - L'étude de NAM sur les pôles d'échanges multimodaux, qui identifie et caractérise les gares du territoire.

Les composantes de l'orientation

- Le rôle de la CCM est de s'inscrire au sein de ces projets et de concrétiser les partenariats avec la Région, Bordeaux Métropole et le NAM.
- La CCM pourrait être acteur facilitateur des différentes actions « mobilité » portées par une échelle supra considérant qu'elles participent au système « mobilité » global du territoire et facilitent les déplacements des usagers.

Orientation n°6 : Faire de la CCM un acteur facilitateur dans les projets des partenaires

Envoyé en préfecture le 23/05/2023

Reçu en préfecture le 23/05/2023

Publié le

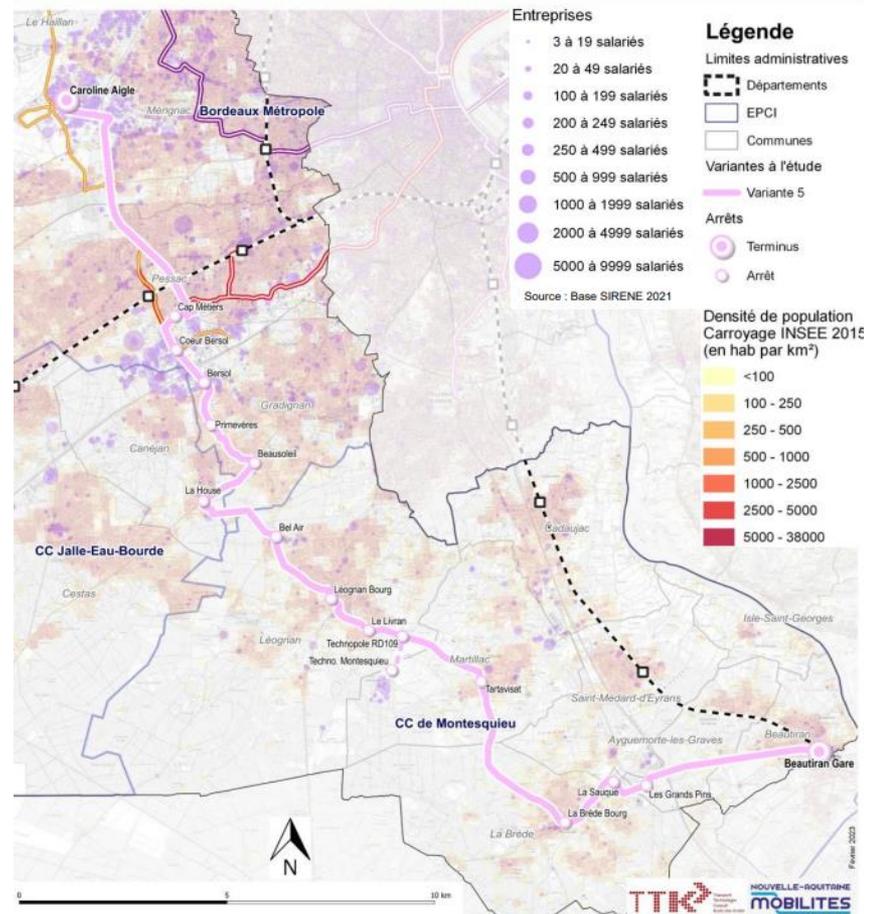
ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



Zoom sur l'Étude de car Express « Ceinture Ouest »

- Une étude est en cours, co-portée par le NAM, Bordeaux Métropole, la CC JEB et la CCM, d'une ligne transversale de car express « Ceinture Ouest » reliant la CCM à l'Aéroport.
- A ce jour plusieurs scénarios d'itinéraires sont identifiés et étudiés (ci-contre la variante n°5 fortement pressentie).
- L'offre proposée serait complémentaire à la ligne interne à la CCM (Technopôle <-> St-Médard) et permettrait une desserte des polarités de Léognan, La Brède, Martillac (dont Technopôle) et de la gare de Beautiran.
- **La CCM souhaite maintenir son implication politique, technique dans la mise en œuvre de ce projet et faciliter sa mise en œuvre.**

Étude Car Express - Corridor Bordeaux Ceinture Ouest Variante 5 : Beautiran - Aéroport via A630



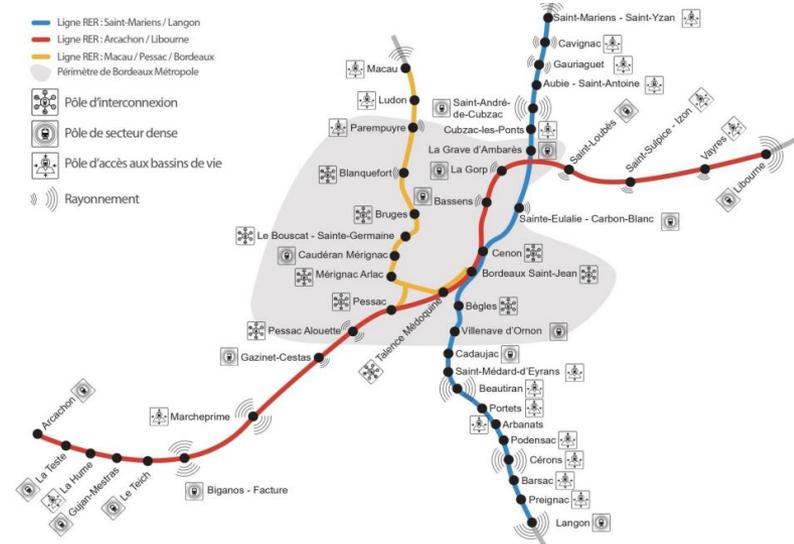
Orientation n°6 : Faire de la CCM un acteur facilitateur dans les projets des partenaires

Envoyé en préfecture le 23/05/2023
 Reçu en préfecture le 23/05/2023
 Publié le
 ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



Zoom sur le Schéma multimodal de NAM (identification des PEM)

- En complémentarité du projet de RER métropolitain, la Région, Bordeaux Métropole et le NAM envisage de déployer une stratégie structurée d'aménagement des pôles d'échange ferroviaire.
- Cette stratégie souhaite structurer un niveau de service en gare cohérent et adaptée aux usages futurs : vélo, transport collectif, voiture, mobilité partagée, ...
- Dans une logique d'amélioration du couple urbanisme/transport, il est également envisagé d'étudier les capacités de densification résidentielles, de services voire d'activités économiques à proximité de ces pôles.
- **La CCM et ses communes membres au travers des différents documents de planification et d'urbanisme souhaitent faciliter le développement de ces projets tant en matière d'offre de mobilité (objet de cette stratégie) qu'en matière d'aménagement du territoire.**



Pôles d'interconnexion	Pôles d'accès au bassin de vie
Bègles	Arbanats
	Barsac
	Beautiran
	Cérons
Pôles de zone dense	Podensac
Langon	Portets
Cadaujac	Preignac
Villeneuve-d'Ornon	Saint-Médard-d'Eyrans

Synthèse de la stratégie

Envoyé en préfecture le 23/05/2023

Reçu en préfecture le 23/05/2023

Publié le

ID : 033-243301264-20230511-2023_092-DE



Portage Programmation

Orientations	Sous-actions	Coût - Investissement		Coût - Fonctionnement			
1 - Mettre en œuvre à court terme une ligne de transport collectif interne à la CCM		125 500 €/an				CCM	
2 - Connecter le nord du territoire au sud de Bordeaux Métropole	Extension des lianes TBM	<i>A définir avec BM et la Région</i>				BM / Région / CCM	
	Amélioration du niveau de service des lignes regionales 502 et 506	Entre 280K € et 720K €				Région / CCM	
3 - Prioriser le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC)	Priorité 1	6,6 M d'€		Communes / Département / CCM			
	Priorité 2	1,22 M d'€					
	Priorité 3	1,25 M d'€					
4 - Déployer une offre de covoiturage	Communiquer sur l'outil Modalis			5k €	NAM / CCM		
	Mettre en oeuvre des lignes de covoiturage dynamique	120K € à 360K € / an (sur 3 ans)				CCM / Région / EPCI limitrophes	
5 - Renforcer le service de transport à la demande				Entre 120K€ et 145K€	CCM		
6 - Faire de la CCM un acteur impliqué dans les projets des partenaires		<i>Participation de la CCM à définir avec les partenaires</i>				CCM / BM / Région / NAM / EPCI	
Total à charge CCM		9 M d'€	Entre 650K € et 1,35 M d'€				

1. Validation de la stratégie : courant mai

2. Rédaction du plan d'action de mai à juillet avec des étapes clés :

- Travail technique avec les partenaires (Région, BM)
- Approfondissement opérationnel de la ligne interne