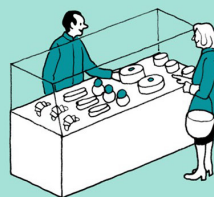
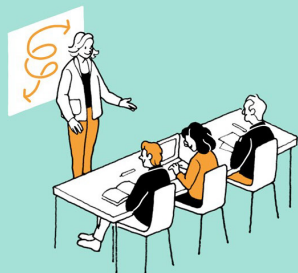
A woman wearing a white t-shirt, black shorts, and a white bicycle helmet stands next to her silver bicycle at a railway crossing. She is making a peace sign with her right hand. The crossing has yellow and black striped markings on the asphalt. In the background, there are green ferns and trees. A blue directional sign on a metal pole points left towards 'BAYONNE HENDAYE'. To the left, a yellow warning sign is visible. The scene is outdoors during the day.

Comment améliorer la vie au quotidien
et en particulier les déplacements
dans les territoires ruraux du Sud des Landes,
pour faire face au défi de la transition écologique ?

3. Fiches Action

Passage à l'action



Sommaire

Axe 1 : Revoir le partage des rôles vers plus de partenariats	p.4
• Projet 1 - Déterminer les conditions de nouveaux partenariats sur la mobilité dans un souci de cohérence institutionnelle et territoriale	p.5
Axe 2 : Aider à structurer le territoire et certaines filières pour réduire le besoin de mobilité et préserver les paysages	p.8
• Projet 1 - Organiser une filière agricole productive et écologique en adéquation avec les besoins émergents du territoire	p.9
• Projet 2 - Renforcer et valoriser les filières de transformation et de distribution de produits locaux sur le territoire	p.14
• Projet 3 - Limiter les besoins de déplacement du quotidien grâce au développement de services, infrastructures et activités de proximité	p.18
• Projet 4 - Conserver et créer des paysages attractifs pour améliorer la qualité écologique des espaces, la qualité de vie des usagers et la qualité touristique du territoire.	p.22
Axe 3 : Développer une offre de mobilité alternative à la voiture en repartant du besoin des usagers	p.26
• Projet 1 - Renforcer et développer la marchabilité et la cyclabilité dans les centres-bourgs	p.27
• Projet 2 - Améliorer l'accessibilité aux grandes entreprises et aux zones d'activité économique existantes autrement qu'en voiture	p.32
• Projet 3 - Développer l'Autostop et le covoiturage à l'échelle du bassin de mobilité	p.38
• Projet 4 - S'appuyer sur les infrastructures existantes pour développer et sécuriser les déplacements à pied et à vélo entre les bourgs dans des déplacements du quotidien	p.44
• Projet 5 - Développer le transport à la demande	p.52

Axe #1

Revoir le partage
des rôles vers plus
de partenariats



Projet 1 - Déterminer les conditions de nouveaux partenariats sur la mobilité dans un souci de cohérence institutionnelle et territoriale

Finalité : Construire des partenariats en complément des prérogatives institutionnelles de chacun pour aboutir à la mise en œuvre d'actions à la portée territoriale la plus adaptée.

Statut : Action à construire

Acteurs : EPCI concernés et PETR Adour Landes Océanes (Pilotes), Conseil Régional, Conseil Départemental et communes (Partenaires)

Échéance : Court terme (2023-2026)

Lieux pilotes potentiels : Périmètre du PETR

Intéractions : Contrats territoriaux, contrat opérationnel de mobilité (COM)

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour la vie quotidienne des habitants:
Apporter des solutions concrètes au plus près des besoins des habitants

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour la vie économique et politique:
Mettre en œuvre une démarche d'intelligence collective au-delà des frontières institutionnelles et territoriales.

Présentation du projet

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a renforcé le schéma de la gouvernance de la mobilité en France autour du couple intercommunalité/Région. Elle a fait de la Région une autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMR) et locale en lieu et place des intercommunalités qui ne se dotent pas de la compétence. La gouvernance de la mobilité résulte ainsi du positionnement des intercommunalités en la matière et de la façon dont elles souhaitent travailler ensemble.

Le Sud des Landes compte une intercommunalité organisatrice de la mobilité par obligation (CA du Grand Dax), une par choix (CC MACS) et deux communautés de communes qui ont décidé de ne pas exercer la compétence (CC du Pays d'Orthe et Arrigans, CC du Seignanx) pour lesquelles la Région devient AOM locale.

Afin de permettre aux différents acteurs d'un même bassin de mobilité (bassin délimité par la Région) de coordonner leurs actions, la LOM a créé un dispositif partenarial : le Contrat Opérationnel de Mobilité.

Le PETR Adour Landes Océanes, constitué par les quatre intercommunalités du Sud des Landes, est l'un des 54 bassins de mobilité de Nouvelle-Aquitaine avec lesquels la Région est susceptible de conclure un Contrat Opérationnel de Mobilité.

L'atelier des territoires a permis de mettre en évidence des réalités et des possibles fondés sur un travail de terrain approfondi et de nombreux échanges au cours desquels les élus se sont exprimés.

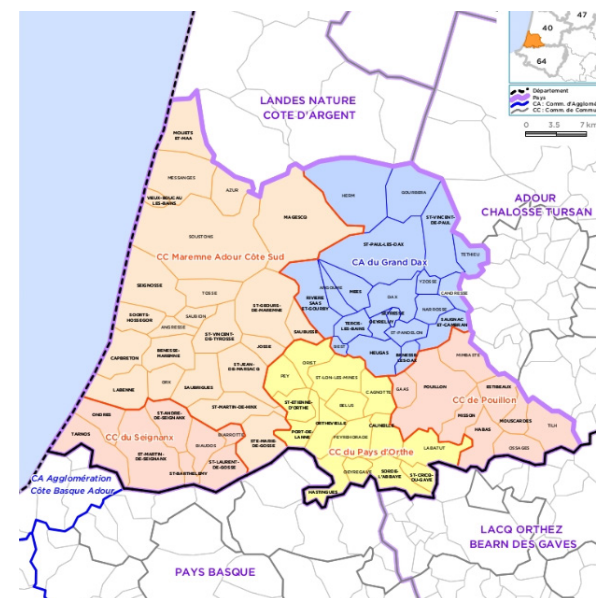
Deux questions principales ont dominé pour répondre aux problèmes spécifiques d'un territoire à dominante rurale :

- Comment chaque acteur pourrait-il jouer plus pleinement son rôle ?
- Comment les acteurs pourraient-ils collectivement œuvrer avec plus d'efficacité ?

Lors du séminaire de clôture, les Présidents des quatre intercommunalités du Sud des Landes, constitutives du PETR Adour Landes Océanes, ont exprimé une unité de vue tant sur la priorité à accorder aux questions de mobilité que sur la nécessité de travailler ensemble.



Lors du séminaire de clôture, les Présidents des quatre intercommunalités du Sud des Landes, constitutives du PETR Adour Landes Océanes (CA du Grand Dax, CC MACS, CC du Pays d'Orthe et Arrigans, CC du Seignaux) ont exprimé une unité de vue tant sur la priorité à accorder aux questions de mobilité que sur la nécessité de travailler ensemble.



Le périmètre du PETR Adour Landes Océanes (source: Région Aquitaine)

Cet accord de principe ouvre un champ de réflexion pour définir les voies et moyens permettant de satisfaire, dans un souci de cohésion et de cohérence, les attentes des territoires et de leurs habitants, dans la diversité des situations rencontrées, qu'elles soient institutionnelles ou territoriales.

Prenant acte de la méthode définie par le conseil régional Nouvelle-Aquitaine en tant qu' AOM régionale et AOM locale pour certaines intercommunalités, cette démarche conduit à reconsidérer l'outil PETR dans la perspective d'un Contrat Opérationnel de Mobilité (COM).

Un travail sur la concrétisation de cet accord de principe peut nourrir le contenu d'une fiche action qui définit les termes des partenariats à établir, le périmètre de travail ainsi que les axes principaux du Contrat Opérationnel de Mobilité : tous les acteurs s'entendent pour considérer que le partenariat d'intention doit maintenant aboutir à un partenariat d'action.

Actions et modalités de mise en œuvre:

1. Validation du principe d'une gouvernance locale partagée dans le cadre de l'établissement d'un Contrat Opérationnel de Mobilité avec la définition des modalités de son établissement à l'échelle du PETR Adour Landes Océanes, bassin de mobilité retenu par le conseil régional Nouvelle-Aquitaine pour ce faire.

2. Identification des thématiques et projets susceptibles d'être mieux développés

dans le cadre d'une approche partenariale élargie avec l'identification de pilote(s) et d'animateur(trice)(s).

3. Modalités d'intervention et d'implication de chacune des parties notamment au titre de l'animation et de la coordination locales.

Les actions en cours sur lesquelles s'appuyer

Les stratégies des intercommunalités et communes du PETR Adour Landes Océanes.

Acteurs concernés

- Les quatre intercommunalités du PETR Adour Landes Océanes.
- Le PETR Adour Landes Océanes dans la perspective d'un Contrat Opérationnel de Mobilité.

À ce titre, le PETR ALO est tout désigné pour jouer un rôle d'animateur eu égard à sa vocation d'outil collaboratif à la disposition des territoires pour lesquels il intervient dans le cadre des contrats territoriaux.

Le PETR pourrait coordonner les échanges et l'action des différents partenaires concernés. Il pourrait également accompagner les intercommunalités qui ne sont pas autorités organisatrices de la mobilité afin de structurer certaines actions dont le rayonnement est supra communautaire.

Outil mobilisable ou à développer

Le Contrat opérationnel de Mobilité.

Financement et dispositifs mobilisables

- Le contrat pour la réussite de la transition écologique (CRTE).
- Les appels à projets du Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires.
- Les enveloppes budgétaires de chaque intercommunalité et commune au titre des différentes thématiques considérées.

Calendrier

La mise en œuvre de la démarche envisagée devrait être engagée dès l'année 2023 et réalisée d'ici à 2026. S'agissant des questions de pilotage, le travail devrait intervenir sans tarder.

Points de vigilance

- Rechercher la meilleure adéquation entre les besoins de mobilités observés sur un territoire et l'échelle de gouvernance la plus adaptée.
- Sans méconnaître les frontières institutionnelles et territoriales dans le respect du rôle et de la légitimité de chacun.

Axe #2

Aider à structurer le territoire et certaines filières pour réduire le besoin de mobilité et préserver les paysages



Projet 1 - Organiser une filière agricole productive et écologique en adéquation avec les besoins émergents du territoire

Finalité : Mettre en adéquation attentes sociétales et production agricole locale - Produire en filière courte

Statut : En cours de développement - projet pilote - A massifier

Acteurs : Gestionnaire des fonciers (SAFER, Terre de liens, collectivités), agriculteurs, coopératives de production

Échéance : En cours

Lieux pilotes potentiels : Exemple CC du Seignanx - Saint-Martin-de-Seignanx

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour la vie quotidienne des habitants:
Mieux se nourrir - Rapprocher producteurs et consommateurs

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour les paysages et les milieux de vie:
Qualifier les espaces proches des bourgs (ceinture maraîchère) - Limiter les risques sanitaires par une agriculture biologique

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour la vie économique et politique:
Adapter le système économique agricole local - Dynamiser des filières

Ce projet s'appuie entre autres sur les idées suivantes qui ont émergé dans les ateliers :

- Valoriser des produits de l'agriculture locale à travers des labels ou des marques (IGP)
- Donner accès au foncier à de jeunes agriculteurs qui souhaitent s'installer

Présentation du projet

L'agriculture constitue une part importante de l'occupation des sols de MACS et du Pays d'Orthe et Arrigans (notamment pour la CCPOA), avec deux constats inquiétants la forte régression du nombre d'exploitations en particulier ces 20 dernières années malgré une augmentation de la SAU et la simplification de l'orientation agricole.

La surdominance de la culture du maïs sur le territoire, destinée majoritairement à la production d'alimentation animale et à l'exportation, limite la viabilité à long terme du modèle agricole et n'inscrit pas le territoire dans une transition écologique alimentaire.

La diversification des cultures et le développement du maraîchage (fruits, légumes, légumineuses, vergers...) selon des

pratiques agro-écologiques et dans une logique de circuits courts sont essentielles au territoire et à ses habitants.

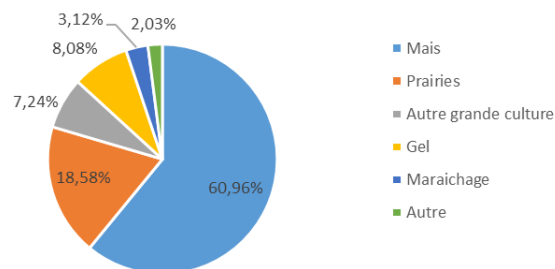
Il s'agit de relocaliser une filière agricole de maraîchage pour mieux répondre aux besoins alimentaires de la population locale. Cela permettrait également de réduire les déplacements carbonés des produits à l'import et à l'export.

Ce développement économique local serait générateur d'emplois et de valeur ajoutée directement sur les territoires de MACS et du POA.

Par ailleurs, la mise en réseau des filières existantes pourrait limiter les déplacements de matière et permettre de valoriser une plus grande partie de la production à l'échelle locale.

Cela implique un meilleur contrôle des flux de matière et une plus grande facilité à valoriser les produits locaux. Des connexions plus développées entre la filière avicole et la filière maïs semblent notamment très intéressantes sur le territoire.

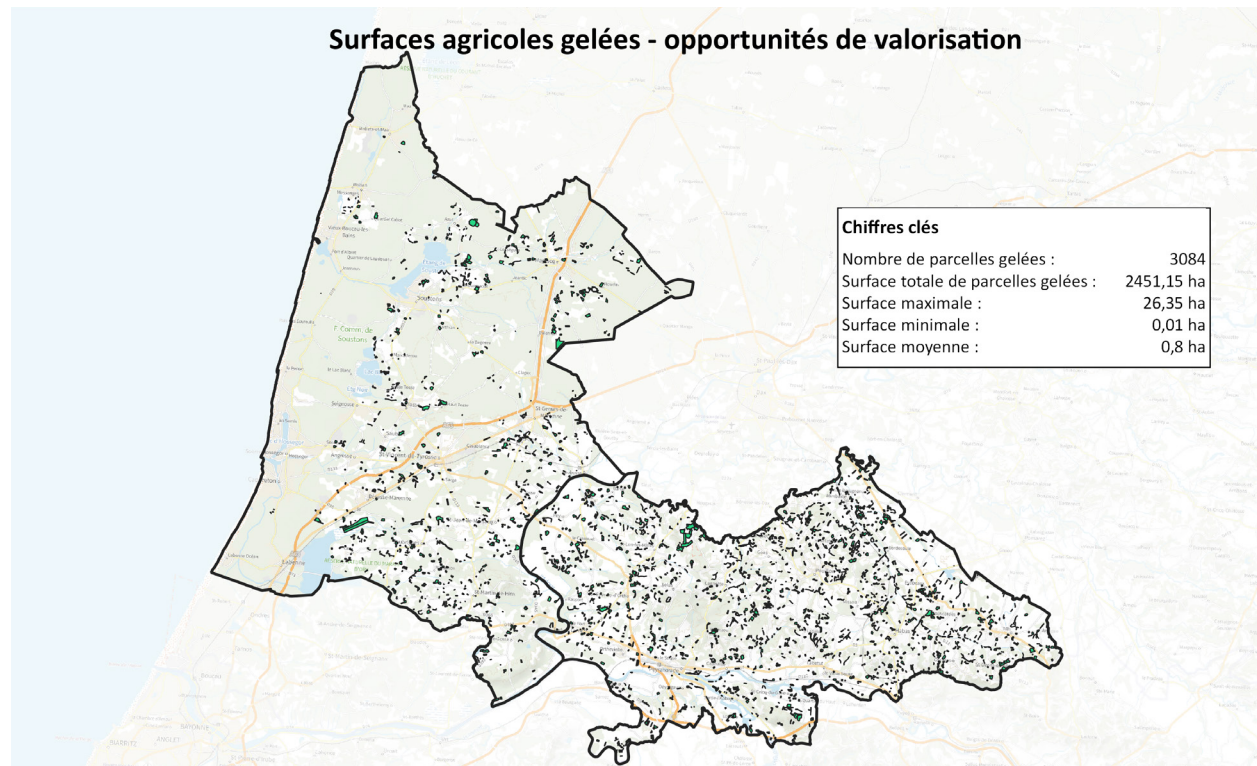
Part de la surface cultivée du territoire de MACS et CCPOA



Actions et modalités de mise en œuvre

1. La mise en production de nouvelles terres maraichères, pour soutenir les circuits courts locaux, avec la recherche de foncier, en partenariat avec la Chambre d'agriculture et la SAFER :

- Recensement et fléchage des terres non-exploitées, à partir des données PAC et des études sur les friches agricoles menées.
- Échanges réguliers avec les exploitants proches de la retraite pour préparer leur succession et la transition vers de nouveaux modes de production.
- Mise en place d'un système de veille dédiée – intégration des données agricoles foncières à la plate-forme PIGMA (Plateforme d'échanges de données en Nouvelle-Aquitaine).
- Affirmation et renforcement de la coordination entre tous les acteurs sur les



Chiffres clés	
Nombre de parcelles gelées :	3084
Surface totale de parcelles gelées :	2451,15 ha
Surface maximale :	26,35 ha
Surface minimale :	0,01 ha
Surface moyenne :	0,8 ha

Légende

- RPG
- Surfaces gelées
- Communes
- Territoire



actions foncières. La SAFER a développé un outil de veille foncière (Vigiefoncier). Son utilisation peut être mutualisée entre les différentes collectivités (communes et EPCI notamment) pour renforcer l'efficacité de la veille.

- Soutien financier à l'installation par des contrats des PADT (Plan Alimentation Départemental Territorial) / par Plan « France Relance ».

2. La création ou mutualisation des outils de production, du foncier et de la main d'œuvre pour partager les risques, en :

- Travaillant avec les coopératives d'utilisation de matériel agricole (CUMA) existantes (36 CUMA sur les deux territoires). Il existe aujourd'hui une seule CUMA maraichère pour tout le Département : la CUMA départementale liée au dispositif ETAL40.
- Organisant les modalités de partage de l'emploi. Il existe par exemple 3 groupements d'employeurs sur le territoire.

Actions en cours sur lesquelles s'appuyer

Le conseil départemental des Landes porte un dispositif d'accompagnement d'agriculteurs cherchant à tester et valider leur projet d'installation en maraîchage, nommé ETAL40. Des espaces tests agricoles sont déployés, dont l'un d'eux est situé à Magescq. Le site, mis à disposition par MACS, peut accueillir 2 agriculteurs sur une surface de 1,5 ha chacun.

Après le succès des deux premiers candidats, de nouveaux porteurs de projets sont recherchés pour ce site.

L'expérimentation dure au maximum 3 ans. Elle permet à l'agriculteur de :

- Définir son type et sa capacité de production
- Prouver sa solidité financière (structuration du circuit de vente de sa production).

Cela doit donc constituer pour l'agriculteur un tremplin lors de la recherche de foncier pour son installation. En particulier, cela donne des garanties aux collectivités hôtes (EPCI ou communes) des espaces tests pour mettre à disposition du foncier public pour l'installation du maraîcher. En effet, l'accès à du foncier est le défi suivant la fin de l'expérimentation pour les agriculteurs.

Le conseil départemental réfléchit à faire évoluer son dispositif pour le rendre toujours plus attractif pour les collectivités et pour les agriculteurs.

La réplication de ce genre d'espaces tests sur plusieurs secteurs du territoire pourrait



accélérer la diversification de l'agriculture et la capacité de production en circuits courts.

Des communes du territoire ou des alentours se sont engagées pour favoriser l'installation de nouveaux agriculteurs. La CC du Seignanx porte une politique très active d'accueil de nouveaux agriculteurs.

En lien avec la SAFER, via son outil « Vigifoncier », elle mène une veille active pour se positionner rapidement sur la préemption de terres agricoles. Sur le territoire du Pays d'Orthe et Arrigans, la commune de Labatut a récemment installé un agriculteur en maraîchage sur une parcelle communale.

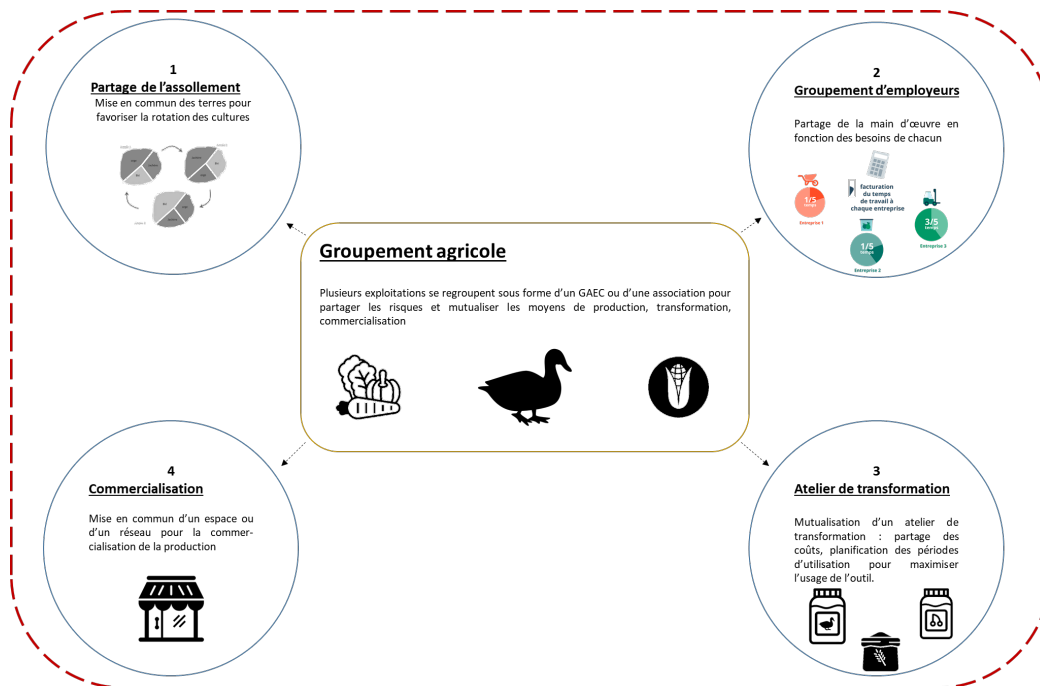
Ces bonnes pratiques peuvent inspirer le territoire pour structurer un dispositif commun, en partenariat avec les acteurs



du monde agricole, afin d'obtenir des résultats rapides sur la mise en production de nouvelles terres maraîchères.

Le conseil départemental travaille également sur une stratégie de valorisation des friches recensées suite à la directive nationale d'inventaire des friches. Une première méthodologie a été proposée aux deux territoires pilotes, dont MACS fait partie. Il s'agit maintenant de l'ajuster et de définir l'échelle d'action et les acteurs adéquates (EPCI, commune, propriétaire foncier...) pour sa mise en œuvre. Il existe au moins trois groupements d'employeurs sur le territoire :

- Lous Pouillabens à Pey
- Bascou Landestarra à Sainte-Marie-de-Gosse
- La Moisanne à Azur



Principes de fonctionnement d'un groupement agricole

Acteurs concernés

Pilotes : Agrobio 40, Conseil Départemental des Landes via son dispositif ETAL 40, communes et collectivités pour la mobilisation de foncier dédié au maraîchage.

Partenaires : La SAFER, la Chambre d'agriculture des Landes, Fédération Départementale des CUMA, Terre de liens, SICA Bio Pays Landais, PETR ALO

Cibles : Nouveaux porteurs de projet, agriculteurs maraîchers installés sur le territoire Gestionnaire des fonciers (SAFER, Terre de liens, collectivités), agriculteurs, coopératives de production

Exemple hors territoire

La commune de Mouans-Sarthoux (06) s'est saisie des compétences alimentation et relocalisation de la production à travers le Plan National Nutrition Santé.

Une régie municipale agricole a été créée pour cultiver, transformer et servir dans les cantines des produits, bio, de saisons et locaux. A ces fins, 3 agriculteurs ont notamment été embauchés pour cultiver un domaine agricole de 4 ha acquis par la commune.

Le Plan d'Alimentation Territorial (PAT) est en cours de rédaction, porté par le PETR ALO qui soutient ce genre d'initiatives.

Lous Pouillabens est né de l'association de deux maraîchers avec des besoins en main d'œuvre à différentes périodes de l'année. Le recrutement mutualisé d'un salarié leur permet de répartir la charge de travail et les coûts de main d'œuvre en fonction de leurs besoins respectifs.

Acteurs concernés

Les principaux acteurs de ce projet sont déjà impliqués sur le territoire dans les domaines agricoles. Ils doivent mieux se coordonner pour renforcer la synergie de leurs actions. Ces structures doivent s'associer à la SAFER et à la Chambre d'agriculture pour identifier les terres disponibles ou les agriculteurs en fin de carrière dans le but de lancer des nouveaux projets.

La coordination technique du projet pourrait être assurée par un groupement de structures comprenant le Département, Agrobio 40 et la SAFER. Ces acteurs doivent également réunir des porteurs de projets pour la création de lieux de stockage et de transformation des produits maraichers. Elles peuvent s'associer aux mairies pour identifier le foncier disponible et les acteurs susceptibles de porter ce genre de projets.

Outils mobilisables ou à développer

Pour mieux guider les évolutions du territoire, plusieurs outils sont mobilisables rapidement afin de repérer les secteurs favorables au maraichage ou à des productions ciblées et des parcelles disponibles (jachères par exemple) :

- PIGMA, avec les données RPG et AGRESTE
- Observatoire du foncier
- PLU/PLUi

Financement et dispositifs mobilisables

La SAFER travaille déjà sur le recensement des terres non exploitées et des agriculteurs en fin de carrière. Ce projet doit s'appuyer sur ces données et les relations entre la SAFER et les agriculteurs pour trouver le foncier nécessaire.

Les financements suivants peuvent être mobilisés :

- Le plan de relance qui finance la structuration de filière pour la diversification des cultures via des AAP de Bpi France et dans son volet dédié à l'accélération de la transition écologique – mesure 12 : développement de projets locaux permettant l'accès aux produits frais et de qualité.
- AMI « accélérer la transition alimentaire » de la Caisse des Dépôts
- La future aide à l'installation de petits producteurs en maraichage (inférieur à 3 ha de surface utile) de la PAC 2023-2027.
- Les fonds européens FEADER via LEADER.

Calendrier

A court terme (mandat actuel) :

- Contact entre les différents acteurs à renforcer d'ici fin 2022 - début 2023
- Mobilisation des acteurs et démarrage des actions d'ici mi-2023

Points de vigilance

- Accessibilité à du foncier agricole en sortie des expérimentations pour les nouveaux agriculteurs

Projet 2 - Renforcer et valoriser les filières de transformation et de distribution de produits locaux sur le territoire

Finalité : Développer les filières de transformations locales

Statut : Emergent, en dehors de quelques entreprises historiques

Acteurs : Chambre d'agriculture - Agriculteurs ou Coopérative à créer

Échéance : Moyen terme

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour la vie quotidienne des habitants :

Disposer de produits locaux et circuits courts - Accroître la disponibilité de produits sur l'année

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour la vie économique et politique :

Développer de nouveaux marchés locaux et plus larges - Créer des emplois dans la transformation

Présentation du projet

Le savoir-faire et la richesse de l'agriculture du territoire sont reconnus par plus d'une dizaine de productions labellisées (IGP, AOC, AOP). Pourtant, certains produits restent relativement confidentiels. Par ailleurs, le circuit logistique entre la production, la transformation et la vente est peu développé.

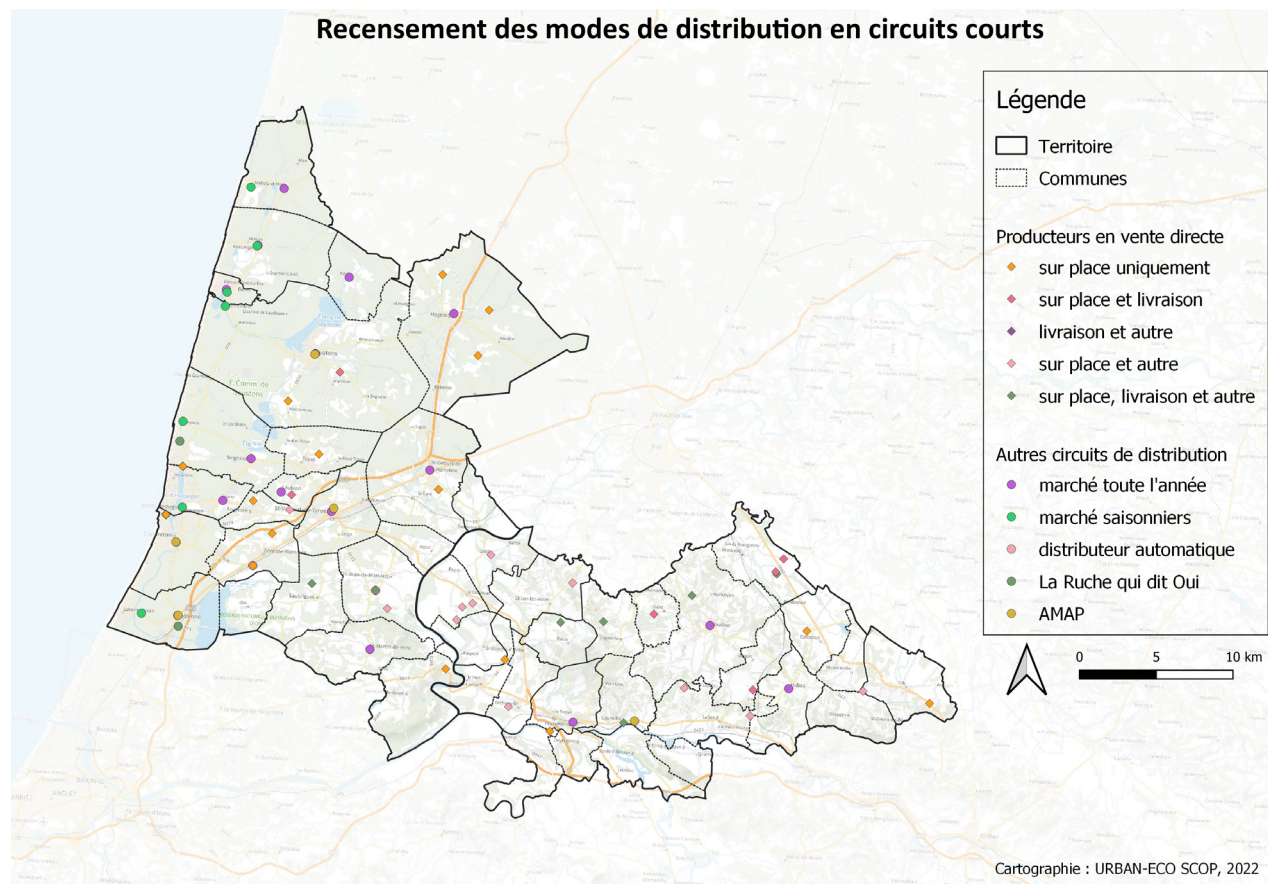
Or les possibilités de diversification économique de l'activité maraîchère favorisent la viabilité des exploitations. Cela assure également une valorisation importante de la production à l'échelle du territoire avec un minimum de déplacement de matière.

L'enjeu pour les producteurs locaux est d'être performant à la fois sur les activités de production, de transformation et de commercialisation. Cela passe par exemple par une meilleure gestion de la logistique de ces circuits et par la diminution des intermédiaires.

Il s'agit de maintenir la viabilité et la vivabilité de l'agriculture paysanne, et de créer de la valeur ajoutée sur le territoire, vecteur d'emplois locaux.

Les initiatives collectives apparaissent aujourd'hui comme l'une des solutions. Une filière agricole complète, depuis la production jusqu'à la transformation et la commercialisation (ateliers de transformation et points de vente collectifs) induit un meilleur contrôle des flux de matière et une plus grande facilité à valoriser les produits locaux, ainsi qu'une mutualisation des coûts entre plusieurs producteurs.

Par ailleurs, ces projets peuvent renforcer le lien entre agriculteurs producteurs et consommateurs et faciliter la valorisation de produits de qualité tout au long de l'année.



2. Mettre en place la structure logistique plus directe entre les producteurs et les acheteurs publics pour fournir la restauration collective.

- Espaces de stockage
- Création ou développement d'une structure de gestion et d'expédition des commandes

Actions en cours sur lesquelles s'appuyer

Actuellement, il existe un atelier de transformation à Sainte-Marie-de-Gosse (MACS) porté par un agriculteur (maire de la commune). Son fonctionnement est le suivant :

- Un espace tout équipé pour la transformation de produits carnés, et de fruits et légumes (chambres froides, salle d'abattage et de découpe, espace de cuisson, stérilisateur, etc.).
- Un propriétaire, principal utilisateur.
- Des producteurs ou associations (association de chasse par exemple) louent l'atelier ponctuellement.
- Des produits issus de la transformation vendus directement sur place (boutique accolée à l'atelier) ou bien mis en ventes via d'autres circuits locaux.
Ce projet constitue un exemple qui peut être utilisé pour bâtir d'autres ateliers. Il s'agit toutefois d'une initiative individuelle qui diffère de la mise en commun d'un outil partagé.

Actions et modalités de mise en œuvre

1. Mutualisation et/ou développement d'outils de transformation des produits agricoles et de valorisation commerciale en circuits courts. Il s'agit de partager les coûts pour faciliter le portage de ce type de projets :

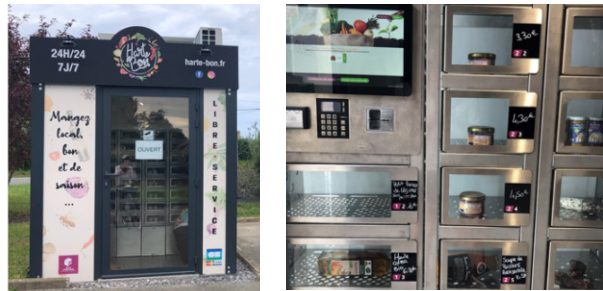
- Création d'une structure pour porter l'outil de transformation. Elle peut s'intégrer à une CUMA existante, se structurer autour d'une

nouvelle CUMA ou encore sous forme de coopérative de producteurs. Le partage de l'outil doit permettre l'intensification de son usage et donc une meilleure rentabilité.

- Création d'une marque gage de qualité (création d'un label) incluant les produits transformés.
- Développement d'un circuit de vente maîtrisé par les agriculteurs (points de vente collectifs) ou en partenariats avec des points de ventes spécialisés dans la commercialisation de produits locaux.



Vente producteur en libre service à Bénesse Marenne



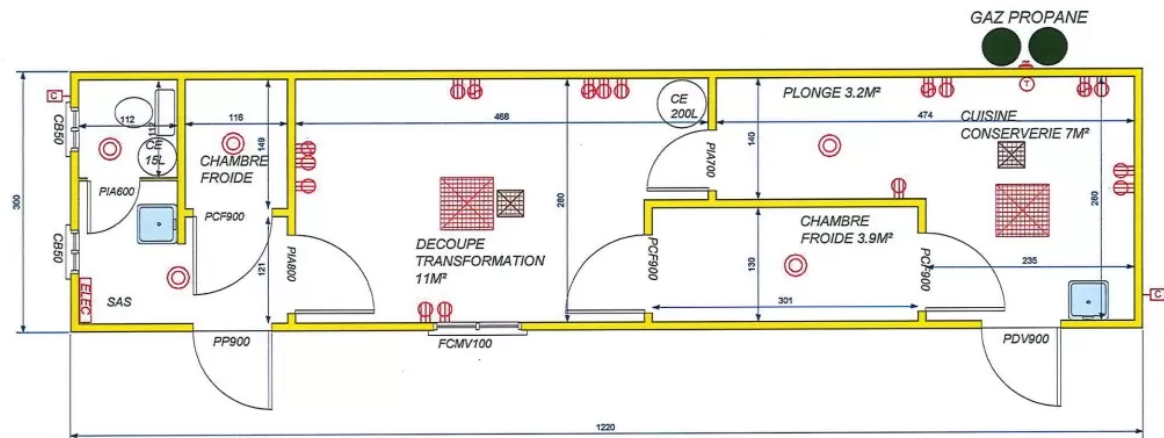
Un distributeur de vivres pour rapprocher les producteurs des habitants, à Saubrigues

Acteurs concernés

Pilotes : Un ou plusieurs collectifs d'agriculteurs peuvent porter un projet d'outil de transformation commun à travers une CUMA par exemple et/ou en lien avec un groupement d'employeurs – dans une organisation territoriale soutenue par les collectivités. L'association Qualité Landes pourrait porter un label gage de qualité incluant les produits transformés sur le territoire.

Partenaires : conseil départemental des Landes via ses dispositifs (ETAL 40 et Agrilocal40), la chambre d'agriculture des Landes, la chambre de commerce et d'industrie des Landes

Cibles : coopératives d'agriculteurs, société privée



Plan type d'un atelier de transformation de 36 m² (source: Mon labo fermier)

Certains producteurs, de canard notamment, ont également leur propre conserverie pour transformer leur production et faire de la vente en circuits courts.

Mais, pour les nouveaux agriculteurs, et notamment les maraichers, ce type d'infrastructures est très peu développé. Un atelier de transformation intercommunal vient d'être créé sur la CA du Grand Dax. Elle réunit 6 maraîchers organisés en CUMA (CUMA Bocoloco) pour partager l'outil de transformation, réduire le gaspillage et proposer des produits locaux transformés toute l'année. Il s'agit d'une initiative qui peut tout à fait être reproduite sur le territoire afin de créer de la valeur ajoutée en circuits courts localement et directement bénéfique pour les agriculteurs.

La vente en circuits courts est bien développée sur le territoire. On recense de nombreux marchés, et espaces de vente à la ferme notamment. Des distributeurs automatiques de paniers de produits locaux, ainsi que des points de récupération/livraison de commandes se développent également sur les deux communautés de communes (par exemple : <https://harte-bon.fr/>). Concernant le maraîchage, les périodes de vente sont très restreintes du fait de la saisonnalité des productions.

Des outils de transformation et de commercialisation collectifs pourraient venir compléter le réseau actuel et assurer la valorisation de certains produits sur une période plus longue.

Le dispositif Agrilocal40 porté par le conseil départemental est une plateforme de mise en relation entre producteurs locaux et acheteurs, sans intermédiaire. Il s'agit d'une première étape intéressante qui pourrait être développée à l'échelle locale pour mieux assurer le lien et la logistique entre producteurs et restauration collective. Un projet départemental de plateforme logistique pour l'approvisionnement en circuit court est à l'étude.

Elle serait associée à une légumerie permettant de fournir directement à la restauration collective des produits frais, locaux, directement prêt à cuisiner.

Acteurs concernés

Les principaux acteurs de ce projet sont déjà impliqués sur le territoire dans les domaines agricoles. Ils doivent mieux se coordonner pour renforcer la synergie de leurs actions.

Le lancement de nouveaux projets demande de fédérer les agriculteurs qui en sont les principaux acteurs et bénéficiaires directs.

Une coordination technique entre la chambre d'agriculture et le conseil départemental pourrait faciliter la mise en relation des acteurs et l'avancée des projets.

Financement et dispositifs mobilisables

Les financements suivants peuvent être mobilisés :

- Le fonds européen FEADER, pour l'intégration des agriculteurs dans une chaîne logistique pour la valorisation de leurs produits et/ou via Leader.
- Les appels à projet de la Région Nouvelle-Aquitaine pour la transformation et la commercialisation de produits agricoles.

Calendrier

A court terme (mandat actuel) :

- Mobilisation d'acteurs autour d'un projet de lieu de transformation en 2023
- Allocation d'un espace pour la création d'un espace de transformation fin 2023
- Création d'un premier espace de transformation collectif en 2024

A moyen terme (prochain mandat) :

- Structure logistique installée et fonctionnelle pour faciliter le lien entre producteurs et restauration collective

Points de vigilance

- Mobilisation de porteurs de projets
- Structuration de groupements d'agriculteurs

Projet 3 - Limiter les besoins de déplacement du quotidien grâce au développement de services, infrastructures et activités de proximité

Finalité : Réduire les déplacements motorisés - Maintenir une dynamique locale de services

Statut : Quelques projets mis en œuvre - A structurer à l'échelle de tous les bourgs

Acteurs : Chambre de Commerce et d'Industrie des Landes - Communes, EPCI - Services publics déconcentrés

Échéance : Court terme

Lieux pilotes potentiels : A définir

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour la vie quotidienne des habitants : Maintenir une qualité de services dans les bourgs

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour les paysages et les milieux de vie : Limiter les infrastructures routières et la pollution

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour la vie économique et politique : Assurer une dynamique locale et une réponse aux besoins des citoyens

Présentation du projet

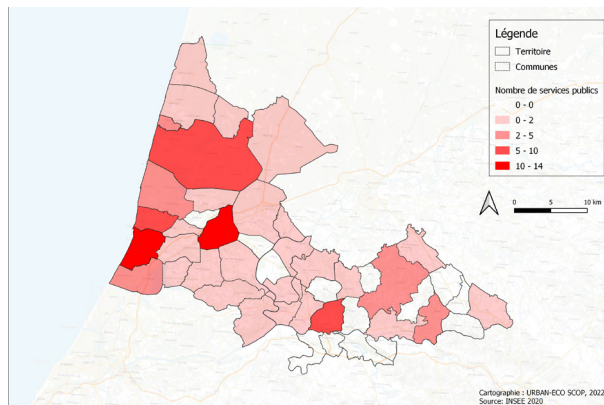
Les secteurs les plus excentrés du territoire voient fuir les services du quotidien, entraînant inévitablement une augmentation des besoins de déplacement en voiture individuelle. L'offre en matière de services publics et services du quotidien doit s'organiser à l'échelle du territoire pour maintenir une qualité de vie acceptable partout, tout en optimisant les ressources.

Le déclin global des petits bourgs excentrés est corrélé notamment à la proximité des services de la vie quotidienne. Cela inclut certains services publics, mais aussi des commerces de bouche comme les boulangeries, bistrot/cafés qui donnent vie aux communes. Diverses solutions existent pour conserver un service minimum :

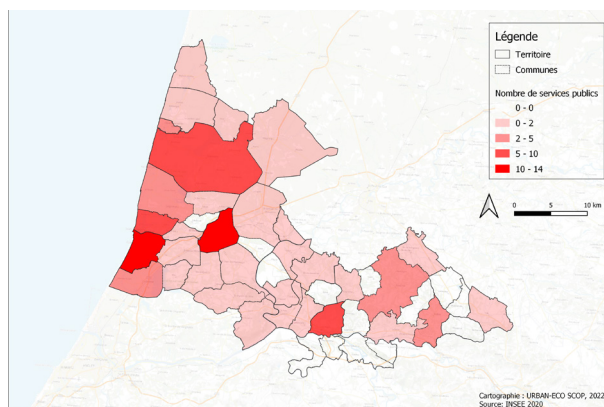
- Mutualisation des fonctions de certains établissements publics ou privés (par exemple : relais postal dans un café).
- Diversification de l'offre de certains commerces pour assurer la fourniture locale de produits de première nécessité (dépôt de pain, superette, presse...).

- Maison des services publics.
- Mobilité inversée : mutualisation de moyens entre plusieurs communes pour un service itinérant, développement de commerces itinérants ...

Ce projet vise à développer et organiser ce réseau de distribution de manière à faciliter l'accès aux services et aux autres besoins du quotidien, jusqu'aux villages les plus excentrés.



Répartition des services publics sur le territoire



Répartition des équipements et commerces sur le territoire

Proposition de classement des communes présentant un besoin :

- **Communes à cibler pour un service mutualisé sur place :** Saint-Lon-Les-Mines, Pey, Saubion
- **Communes à cibler pour un service itinérant ou en permanence :** Sorde-l'Abbaye, Oeyregave, Saint-Cricq-du-Gave, Misson, Estibeaux, Mouscardès, Ossages

Actions et modalités de mise en œuvre

1. Créer dans chaque commune un mode de services publics minimum :

- Pour les communes disposant de local et de commerces : un guichet unique dans un établissement public ou bien un partenariat avec un commerçant local pour assurer des missions de service public, à partir d'un modèle à imaginer collectivement pour faciliter les démarches et réduire les coûts
- Pour les communes trop petites pour un service permanent : des solutions à l'échelle de plusieurs communes de type Bus France Services ; permanences, commerces itinérants.

2. Mettre en œuvre une mission de recensement de ces communes et définir un maillage des besoins et modalités à mettre en œuvre :

- Encourager et favoriser l'installation de services de la vie quotidienne dans les communes qui en sont aujourd'hui dépourvus.
- Créer des conventions de partenariats avec les porteurs de projets pour assurer la participation à certaines des missions de services publics (cf. 1er point)

Actions en cours sur lesquelles s'appuyer

Plusieurs initiatives sont déjà effectives sur le territoire ou en cours de consolidation. Un Espace France Services est installé à Peyrehorade. Des permanences de Pôle Emploi sur le marché de Peyrehorade ont également connu un grand succès. Ces services restent néanmoins concentrés sur Peyrehorade, qui est la plus grosse commune de la CCPOA. Un conseiller numérique itinérant sur ce territoire a été mis en place depuis le 1er mars. Entre 5 et 6 permanences sont planifiées dans chaque commune jusqu'au 31 août 2022. Dans les communes excentrées de MACS, aucune initiative n'est en cours, malgré un besoin identifié.

Un retour d'expérience sur les premiers mois du dispositif mis en place sur la CC du Pays d'Orthe et Arrigans permettra de construire et adapter un modèle intégrant une plus grande diversité de services.



France Services et commerces ambulants comme des services de proximité

Acteurs concernés

Pilotes : Collectivités et commerçants

Partenaires : Chambre de Commerce et d'Industrie des Landes, services publics déconcentrés

Cibles : Habitants

Des solutions ont été mises en œuvre sur d'autres territoires pour répondre à la désertification des services de proximité et du quotidien des zones éloignées. Elles peuvent inspirer l'action sur les deux communautés de communes :

- Un bus France Services sillonne les 20 communes de la CA du Grand Dax avec des permanences tous les 15 jours permettant d'assurer plus d'une quinzaine de démarches administratives.
- La vrac mobile (Sud Landes et Pays Basque)
- Epicerie ambulante le Petit Magasin Général dans l'agglomération montoise (40)

Acteurs concernés

Ce projet demande une implication des communes, des communautés de communes et des services de la préfecture pour identifier des besoins, trouver du foncier et organiser la structuration du réseau.

Ces principaux acteurs peuvent notamment travailler en collaboration avec la chambre de commerce et d'Industrie des Landes pour trouver des porteurs de projets et structurer cette filière de distribution.

Financement et dispositifs mobilisables

Concernant les services publics :

- Programme « France Services » de la Banque des Territoires
- Aides financières de l'ANCT

Concernant les services de la vie quotidienne :

- Programme « Petites villes de demain »

Calendrier

A court terme (mandat actuel) :

- Premiers services opérationnels d'ici fin 2022/début 2023

Réseaux de services publics et du quotidien efficace d'ici la fin du mandat

Points de vigilance

- Adaptation de l'offre avec la demande et la densité de population
- Viabilité des commerces à long terme
- Emplacement stratégique des commerces

Projet 4 - Conserver et créer des paysages attractifs pour améliorer la qualité écologique des espaces, la qualité de vie des usagers et la qualité touristique du territoire.

Finalité : Maintenir une qualité paysagère et écologique du territoire et en particulier aux abords des bourgs - S'inscrire dans le ZAN

Statut : En cours - A mieux intégrer dans les documents d'urbanisme respectifs

Acteurs : Collectivités

Échéance : Court terme

Lieux pilotes potentiels : OAP à produire

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour la vie quotidienne des habitants : Enjeu social et sanitaire : qualité de vie et santé environnementale

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour les paysages et les milieux de vie : Enjeu majeur pour les qualités paysagères et écologiques

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour la vie économique et politique : Attractivité des territoires, tourisme, surtout pour l'arrière-pays.

Présentation du projet

Le territoire des communautés de communes de MACS et du Pays d'Orthe et Arrigans dispose d'un patrimoine écologique et paysager riche et diversifié : océan, dunes, forêts, lacs, étangs, rivières, barthes ...

Les barthes de l'Adour et les zones humides des gaves, ainsi que d'autres espaces remarquables, sont classés en ZNIEFF et/ou intégrés dans le réseau européen Natura 2000. A l'intérieur des terres, les collines qui introduisent la chaîne des Pyrénées offrent des points de vue exceptionnels sur la forêt, les terres agricoles et les vallées des gaves et de l'Adour.

Pourtant, cette richesse apparaît assez peu valorisée pour sa qualité paysagère. Les dynamiques d'aménagement, par les voies de circulation, les centre-bourgs et les lotissements, viennent continuer à fracturer les continuités écologiques et disqualifier les grands paysages et paysages de proximité.

L'enjeu de ce projet est de maintenir et valoriser ces paysages très attractifs, qui

contribuent à l'identité et à la qualité de vie locales.

L'aménagement du territoire doit aussi être conçu dans l'optique du Zéro Artificialisation Nette. Cela implique d'une part, de préserver les trames écologiques à grande échelle et d'autre part, de limiter voire interdire l'expansion urbaine.

La préservation et la valorisation des paysages peut participer à accroître le tourisme de l'arrière-pays et à rééquilibrer l'attractivité des emplois entre MACS et le Pays d'Orthe et Arrigans.

Deux échelles d'actions se superposent :

- **A grande échelle**, le projet vise à préserver et renforcer les trames écologiques du territoire, en s'appuyant sur les éléments identifiés dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) et dans les SCOT respectifs des territoires, en visant une cohérence globale et la hiérarchisation des réservoirs de biodiversité par grandes catégories d'habitats écologiques :

- Vallées de l'Adour et des gaves, leurs barthes et zones humides
- Boisements de feuillus entre Saint-Lon-les-Mines et Peyrehorade
- Marais d'Orx, Bouret, Boudigau et leurs affluents
- Collines et vallons de Gosse
- Boisements du nord du territoire de MACS (Soustons, Azur, Magescq)
- Lac de Soustons, étang blanc
- Dunes littorales

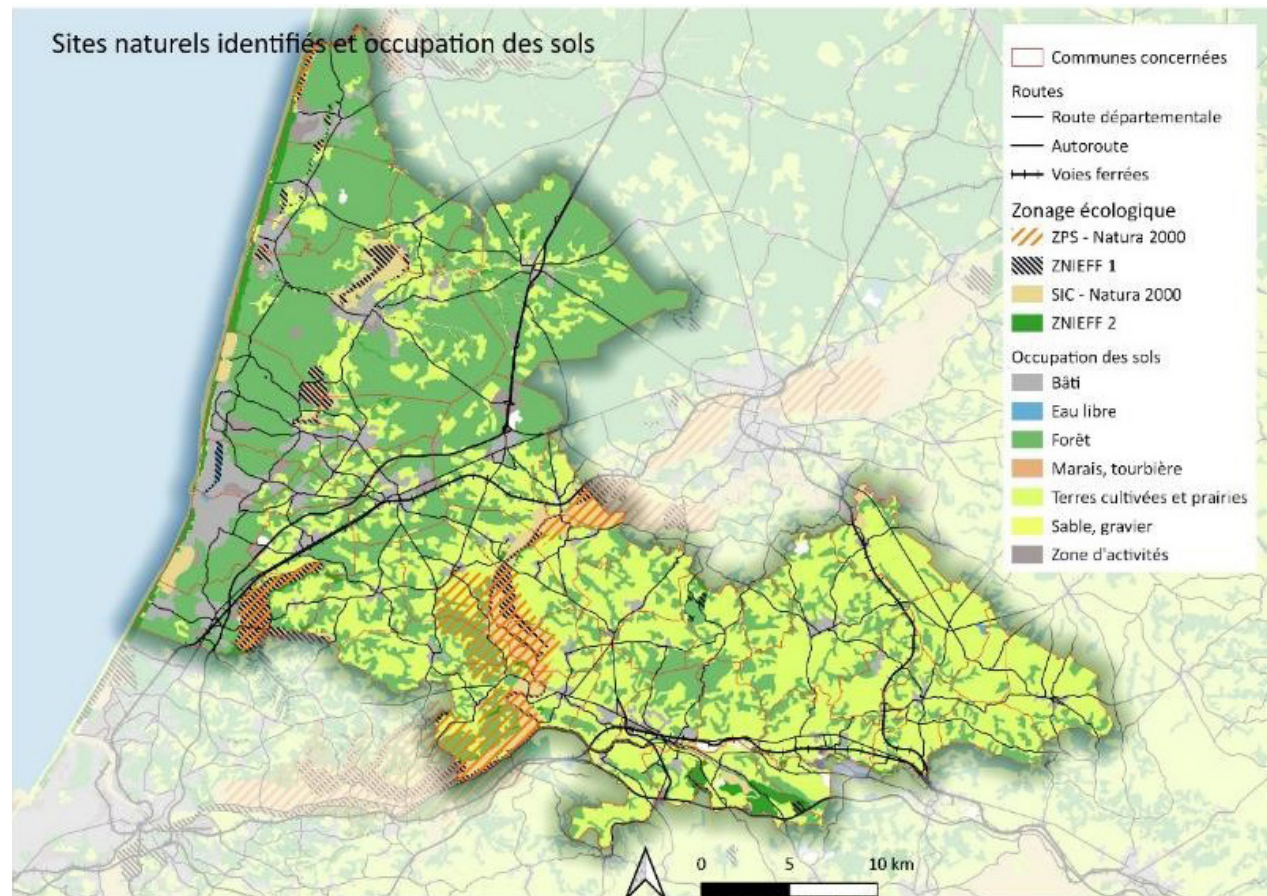
- **A l'échelle des communes**, il s'agit de :
 - Sensibiliser à la qualité des entrées de bourgs et de communes.
 - Eviter le développement d'un pavillonnaire peu qualitatif qui déstructure le rapport bâti - paysage-nature, et qui consomme des ENAF (Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers).

Actions et modalités de mise en œuvre

1. Mobiliser l'observatoire du foncier de Nouvelle-Aquitaine ou mettre en place un observatoire foncier local pour quantifier la consommation des ENAF aux abords des enveloppes urbaines et développer une stratégie ERC à l'échelle des territoires de planification.

2. Intégrer dans les documents d'urbanisme réglementaire sous la forme d'OAP :

- La limitation de l'urbanisation le long des principaux axes de desserte : D810, D817, D33 -> renouvellement des centres bourgs
- L'aménagement des lisières urbaines pour soigner les transitions entre espaces naturels/agricoles et espaces urbains



3. Assurer la préservation de la trame écologique alluviale de l'Adour en portant un projet de restauration localement et une valorisation de la qualité du lit majeur pour sa végétation alluviale et son chemin de halage

- Développer un plan de gestion des habitats écologiques alluviaux, aux côtés des opérateurs Natura 2000
- Utiliser les voies de mobilités douces pour valoriser la trame écologique (Scandibérique

<https://eurovelo3.fr/eurovelo3/>), notamment avec des actions de sensibilisation des usagers aux qualités écologiques des barthes et aux espèces présentes (comme les poissons migrateurs, l'Angélique des estuaires ou le Vison d'Europe, la Cistude d'Europe, la Loustre...).

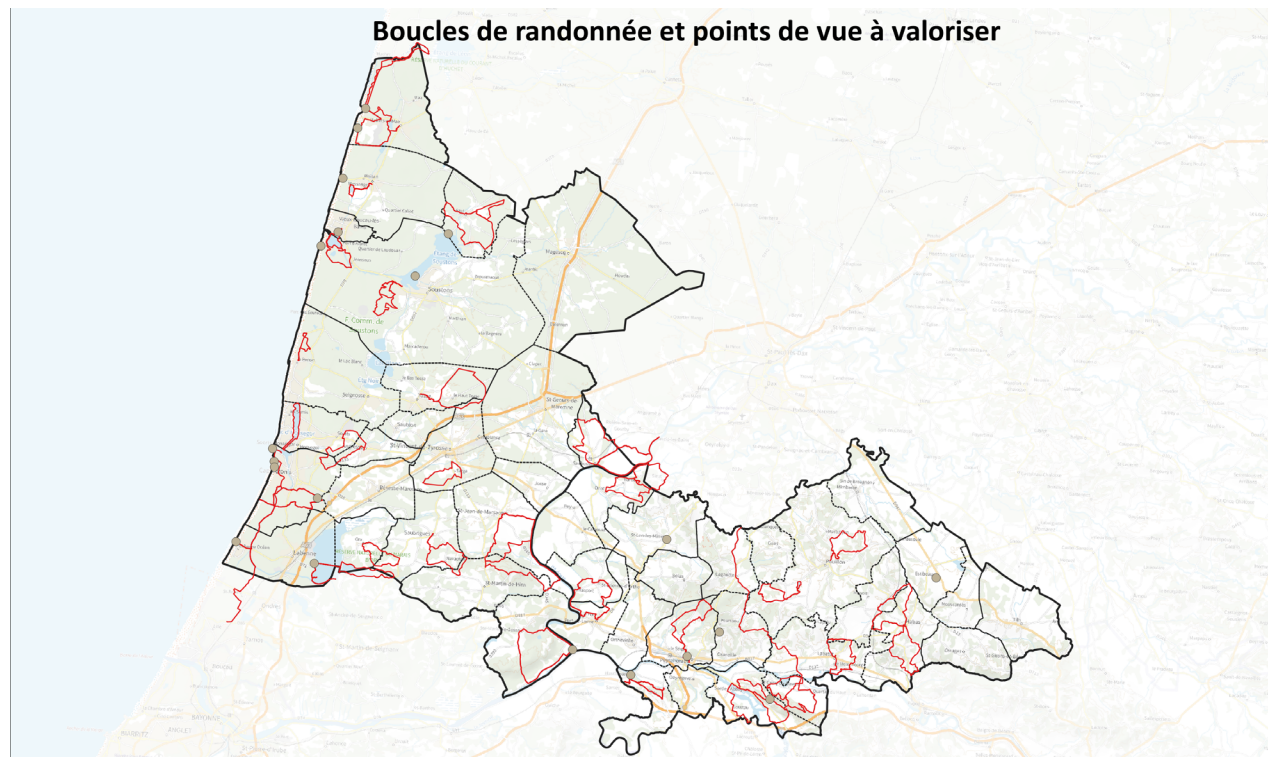
- Maintenir et développer la polyculture pour offrir des paysages agricoles diversifiés : Collines de Gosse et vallée des gaves notamment ; au travers des contrats Natura 2000 et des MAE.

- Rendre la nature et les paysages plus accessibles en valorisant les boucles de randonnée et en valorisant les points de vue remarquables, par un travail avec les offices de tourisme et le Département, ainsi que les associations de randonnée pédestre et vélo.
Ex : connecter les vélos routes 8 et 81 entre Sorde l'Abbaye et Urt

Actions en cours sur lesquelles s'appuyer

Des actions de préservation des sites Natura 2000 sont notamment portées par la Chambre d'agriculture ainsi qu'un consortium d'animateur (Association Landes Nature, fédération de chasse, CPIE Seignanx et Adour) :

- Accompagnement des agriculteurs des sites Natura 2000 vers des pratiques agro-écologiques. En particulier, plus d'une centaine d'agriculteurs des barthes sont sous contrat pour réaliser des fauches tardives. Cela représente plus de 1000 ha de surface agricole.
- Maintien des milieux ouverts et prairies
- Gestion des espèces invasives
- Gestion écologique et restauration des boisements (contrats bois senescent par exemple)
- Développement touristique responsable (régulation de la fréquentation et des chemins) ...



Légende

- Boucles de randonnée
- Points de vue remarquables
- ▭ Communes
- ▭ Territoire

0 5 10 km



Cartographie : URBAN-ECO SCOP, 2022

Ces actions doivent être poursuivies et renforcées pour assurer la préservation des milieux naturels.

L'établissement public Institution Adour a réalisé une étude prospective sur les impacts du changement climatique sur l'eau et les milieux aquatiques des bassins de l'Adour. Elle a abouti à la définition de 7 grandes orientations stratégiques pour éviter les impacts sur les milieux sensibles et adapter le territoire aux changements globaux.

Cette étude a vocation à emmener les acteurs publics et privés vers une gestion plus écologique des milieux naturels, leur préservation et leur valorisation auprès du public. Cela constitue une base solide pour engager des projets de restauration des milieux dégradés et de réaménagement des berges de l'Adour dans le but de valoriser les milieux et les paysages.

Ces stratégies et actions peuvent également inspirer la valorisation des paysages du territoire, au-delà des espaces naturels

classés. La qualité et la diversité des paysages ne s'arrêtent pas aux zones protégées.

Des structures compétentes ont la capacité de porter ou accompagner techniquement des aménagements paysagers et/ou des mesures de préservation, sous réserve de financement disponible.

L'actualisation de l'atlas des paysages des Landes, prévu pour fin 2022 sera un point d'appui pour identifier les zones prioritaires

Financement et dispositifs mobilisables

- Petites villes de demain
- Agence de l'eau Adour Garonne
- Mesures Agro-Environnementales
- Contrats Natura 2000
- Création d'un parc naturel régional
- Création d'un Observatoire Photographique du Paysage Local

Acteurs concernés

Pilotes : les deux EPCI à fédérer sur ces thématiques pour assurer une continuité et une cohérence dans les aménagements et les actions

Partenaires : Conservatoire Régional des Espaces Naturels, CAUE 40, Chambre d'agriculture, Conseil Départemental des Landes, Direction de l'environnement, service randonnée, associations locales de randonnée, animateurs Natura 2000

Calendrier

A court terme (mandat actuel) :

- Travail entre acteurs dès 2022
- Intégrer les nouveaux principes d'aménagement et les OAP dans les prochaines révisions des documents d'urbanisme (PLUi, SCoT et/ou inter SCoT) et des DOCOB Natura 2000
- Améliorer l'accessibilité à la nature et aux paysages d'ici 2026

A moyen terme (prochain mandat) :

- Poursuivre la valorisation de la trame écologique en s'appuyant sur les voies de mobilités douces

Points de vigilance

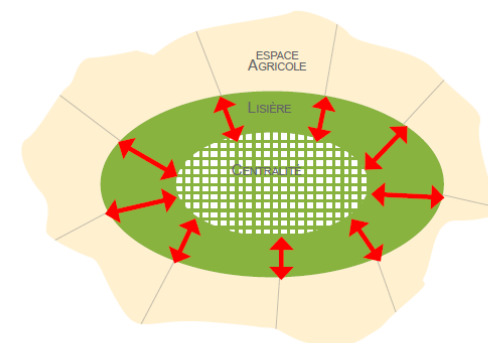
Actions multi-acteurs croisant gestion quotidienne et évolution réglementaire.

Structures animatrices des sites Natura 2000

CPPIE SEIGNANX ET ADOUR
cpieseignanaxadour@gmail.com

LANDES NATURE
marine.hediard@landes.chambagri.fr
suzy.lemoine@landes.chambagri.fr

Fédération Départementale des Chasseurs 40



- Chemin au sein de l'espace agricole
- Réseau de voies/cheminements au sein de la centralité urbaine
- Connexions physiques à garantir entre les chemins agricoles et les centralités urbaines

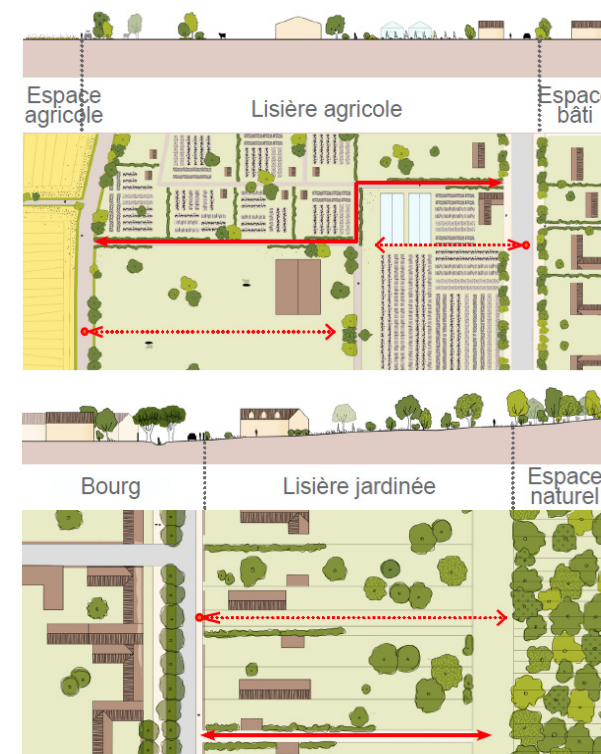


Schéma de principe des connexions entre les centralités urbaines et les espaces agricoles

Axe #3

Développer une offre de mobilité alternative à la voiture en repartant du besoin des usagers



Projet 1 - Renforcer et développer la marchabilité et la cyclabilité dans les centres-bourgs

Finalité : Réduire l'usage de la voiture pour les petits trajets

Statut : Des initiatives ponctuelles, à structurer

Acteurs : DDT, Communes, CD, Cerema, AUDAP, CAUE

Échéance : Court terme (2026) et Moyen terme (2032)

Lieux pilotes potentiels : Mouscardès (pédibus entre les arènes et l'école à travers la forêt), Magescq, Saint-Jean de Marsacq, Sorde-l'Abbaye

Interactions : Contrats territoriaux, opérations de revitalisation et renouvellement urbain de centre-ville

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour la vie quotidienne des habitants : Des trajets sécurisés et plus agréables

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour les paysages et les milieux de vie : Enjeu majeur pour les qualités paysagères et écologiques

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour la vie économique et politique : Un accès plus aisé aux commerces, avec des problèmes de stationnement en moins

Ce projet s'appuie entre autres sur les idées suivantes qui ont émergé dans les ateliers :

- Réorganiser et réduire le stationnement pour libérer l'espace public et développer des plateformes multimodales
- Des vélo-bus et pédibus pour aller seul à l'école. Un pédibus à Mouscardès pour encourager l'utilisation des modes actifs auprès des parents et des jeunes : liaison des arènes à l'école à travers la forêt
- Organiser des journées « mobilités alternatives »
- Ouvrir des vélo-écoles et former à la pratique et à l'usage du vélo dans les écoles

Présentation du projet

L'autosolisme n'est pas la seule manifestation de la dépendance à la voiture des territoires ruraux du sud des Landes. On prend aussi sa voiture pour aller faire ses courses « à l'autre bout du village ».

Les raisons sont d'ordre multiple : l'habitude, la difficulté à porter des charges lourdes quand on est âgé, l'étalement des bourgs – typiquement landais, le prix du foncier qui

encourage les enseignes commerciales à s'implanter sur des terres agricoles, mais aussi des trottoirs insuffisamment larges, et des pistes cyclables et stationnement vélo à l'intérieur des bourgs, insuffisants.

Toutes les communes expriment leur souhait de renforcer la marchabilité et la cyclabilité de leur bourg. La réduction de la dépendance à la voiture est l'une de leurs motivations, mais ce n'est pas toujours la 1^{ère}. Elles souhaitent également retrouver un cadre bâti villageois plus qualitatif.

Il ne s'agit pas uniquement, pour elles, d'élargir les trottoirs et de sécuriser le vélo, mais aussi de hiérarchiser les voiries, dévier les départementales à grands flux poids lourds, supprimer le stationnement dans les rues à faible gabarit, créer du stationnement voiture à l'entrée du bourg... Plusieurs communes se sont engagées dans cette réflexion : Soustons, Sorde-l'Abbaye, Magescq, Saint-Jean-de-Marsacq ...

Si certaines ont déjà trouvé les moyens d'agir, la plupart se heurtent à des problèmes pluriels : faire accepter aux élus, habitants, partenaires ... un partage de la voirie plus favorable aux piétons et au vélo, ce qui peut impliquer de restreindre l'espace dédié aux voitures (stationnement, voies de circulation) ; « trous dans la raquette »



Chaucidou à Bénésse Marenme



Chaucidou à Bénésse Marenme



Véloroute à Soorts Hossegor



Voie partagée

en termes de financement, manque de moyens d'ingénierie, difficultés pour mobiliser le Département lorsque la voirie ne relève pas du domaine intercommunal, lenteur de réalisation des infrastructures de contournement...

Sur le plan de l'ingénierie, MACS a mis en place un outil – un accord-cadre – qui permet aux communes qui le souhaitent, de bénéficier des services d'un bureau d'études pour définir et chiffrer les actions à mettre en place.

Depuis 2021, MACS incite également les communes à réaliser des liaisons cyclables au sein des bourgs via le cofinancement du « maillage local ». Par contre, le traitement des voies départementales afin d'y créer des liaisons cyclables et piétonnes est un sujet qui reste à développer.

Aujourd'hui, les communes et les intercommunalités se partagent le financement des interventions selon des règles qui leur sont propres. La voirie est exclue des financements de l'État, via la DETR (hors projet global de revitalisation).

Quand bien même elle le serait, le périmètre d'action de la DETR est rediscuté annuellement, ce qui rend difficile une action stratégique pluriannuelle.

Les appels à projets sont parfois difficiles à mobiliser, les démarches nationales portant souvent sur des aménagements conséquents, et non de petits travaux d'aménagement dans une commune rurale.

Le projet consiste à mettre tous les partenaires financeurs autour de la

table, partager les outils et les bonnes pratiques d'aménagement entre les 4 intercommunalités du PETR, et donner de la visibilité nécessaire aux actions à réaliser pour bénéficier d'appels à projets nationaux.

Actions et modalités de mise en œuvre

1. Élaboration d'un guide de "bonnes pratiques d'aménagement" adaptées aux bourgs ruraux landais pour favoriser la marchabilité et la cyclabilité, par auto-saisie, avec le soutien de l'Agence d'Urbanisme (l'AUDAP), du CAUE et du CEREMA, en lien continu avec les services techniques des intercommunalités

- Collecte d'informations sur les réalisations remarquables dans le territoire

- Enquête auprès des communes

- Élaboration de fiches types, adaptées au territoire

- Volet sur la gestion des aménagements, prenant en compte les questions de gestion des eaux pluviales, gestion alternative des plantations, restauration de continuités écologiques et sécurisation des installations

2. Communication et mobilisation des communes par chaque intercommunalité

- Présentation, explication et communication du guide par chaque intercommunalité à ses communes membres

- Élaboration d'une liste des communes intéressées par un projet de réaménagement

- Définition de “communes pilotes” pour participer à une opération de réaménagement en faveur de la marchabilité et de la cyclabilité : Magescq, Saint Jean de Marsacq, Sorde-l'Abbaye...

3. Réalisation d'accords-cadres pour définir des projets d'aménagement pour les communes volontaires

- Réalisation par MACS d'un retour d'expérience sur les études réalisées par l'accord-cadre mis en place dans les communes rurales

- Organisation par MACS d'un atelier de partage de ce retour d'expérience et du cahier des charges de l'accord-cadre avec les techniciens des autres intercommunalités du PETR qui le souhaitent : POA, Seignanx, Grand Dax.

- Adaptation du cahier des charges, lancement de l'appel d'offre et désignation d'un bureau d'études techniques, mise en annexe du guide des bonnes pratiques d'aménagement

4. Accompagnement des EPCI qui le souhaitent, par le PETR sur la recherche de financements pour la programmation des travaux

- Veille par le PETR sur les appels à projets nationaux qui pourraient apporter une aide financière

- Réalisation par le PETR d'un suivi des aménagements en cours dans les communes pilotes (interviews, textes explicatifs et photos de réalisation, élaboration d'une plaquette de communication)

- Élaboration par le PETR de dossiers de candidature sur la base de la liste des communes intéressées, de la plaquette de communication des opérations pilotes, et du guide des bonnes pratiques*.

5. Mise en place d'un groupe de travail multi partenarial piloté par l'EPCI, et si nécessaire, animation par le PETR dans le cadre du contrat opérationnel de mobilité pour identifier les carences ou besoins et mobiliser tous les acteurs dans un calendrier à respecter : intercommunalités, communes concernées, DDTM, Département des Landes. Le cas de chaque commune sera traité séparément en fonction de ses besoins

- Déviation des routes trop chargées

- Hiérarchisation des voiries qui traversent le centre bourg

- Suppression du stationnement dans les rues qui présentent un caractère patrimonial

- Aménagement de parking en entrée de bourg, et aménagement de services pour lui donner une dimension de plateforme multimodale (bornes pour voitures électriques, stationnement vélo sécurisé, arrêts de bus, plan du centre-bourg et horaires de passage des bus...)

- Élargissement de trottoirs

- Insertion du vélo et redéfinition du statut des voies le cas échéant (contre-sens cyclable, aires piétonnes, voies vertes...)

- Insertion de stationnements vélo devant les commerces et équipements

6. Mobilisation de la population

- Organisation de journées “mobilités alternatives” au niveau intercommunal

- Organisation par les communes qui le souhaitent, pour celles qui ont bénéficié d'une opération de réaménagement, de pédibus pour emmener les enfants à l'école à pied. Par ex., à Mouscardès, rejoindre les arènes et l'école.

- Incitation par les communes à la formation d'associations pour ouvrir des vélos-écoles et former à la pratique et à l'usage du vélo dans les écoles

Les actions en cours sur lesquelles s'appuyer

Plusieurs communes à MACS se sont saisies de l'opportunité de l'accord cadre d'études : Vieux Boucau, Soorts Hossegor, Capbreton, Seignosse, Magescq. Le travail réalisé dans cette commune a d'ailleurs permis de réfléchir à une boîte à outils pour les OAP du PLUI.

** Certains appels à projets nationaux exigent que les candidats disposent de la compétence Mobilité, ce qui n'est pas le cas de PETR. Il convient dans ce deuxième cas d'intégrer dans l'équipe les AOM concernées pour le portage du dossier.*



Comment traverser les voies ferrées avec son vélo à Saint-Vincent-de-Tyrosse?



Parking vélo non sécurisé à la gare de Saubusse



Parking vélo sécurisé à la gare de Bayonne



Des pistes cyclables à Saint-Vincent-de-Tyrosse



Parking vélo non sécurisé à la gare de Saint-Vincent-de-Tyrosse

Acteurs concernés

Il est nécessaire aujourd'hui d'accompagner les communes pour réaliser les études et les aménagements visant à renforcer la marchabilité et la cyclabilité dans les centres bourgs. C'est le rôle des EPCI, qui sont donc tout naturellement pilotes de l'action.

Qu'il s'agisse d'échanges inter EPCI sur les bonnes pratiques, de mettre en place un outil d'action de type « accord-cadre » ou d'apporter des réponses concrètes en lien avec les carences ou besoins identifiés, leur rôle est de coordonner les échanges et l'action des différents partenaires concernés.

Cette coordination apparaît d'autant plus nécessaire compte tenu de la diversité des collectivités exerçant une compétence sur le réseau routier, à commencer par l'État et le conseil départemental.

MACS s'est déjà doté d'un outil (accord cadre) pour aider les communes qui le souhaitent à réaliser une programmation des aménagements pour améliorer l'organisation des mobilités.

Il existe également aujourd'hui à MACS, un dispositif collaboratif informel dans le cadre de la revitalisation des centres-bourgs, dans lequel des réunions sont provoquées par chaque commune avec l'ensemble des partenaires concernés. Ce dispositif pourrait suffire, voire être reproduit dans les autres EPCI. Il a vocation à être intégré dans le dispositif avec le PETR dans le futur Contrat Opérationnel de Mobilité.

Le PETR Adour Landes Océanes est l'un des 54 bassins de mobilité de Nouvelle Aquitaine avec lesquels le conseil régional est susceptible de conclure un Contrat Opérationnel de Mobilité. A ce titre, il est tout désigné pour jouer un rôle d'animateur eu égard à sa vocation d'outil collaboratif à la disposition des territoires. Il pourrait coordonner les échanges et l'action des différents partenaires concernés. Il intervient déjà d'ailleurs dans le cadre des contrats territoriaux.

Le PETR peut également accompagner les EPCI qui ne sont pas autorités organisatrices de la mobilité à trouver des financements pour les études de programmation puis de maîtrise d'œuvre.

Pour autant, par sa nature et les espaces concernés, le projet doit être guidé par un souci de proximité. Cela conduit à considérer le rang communal et la population comme des sources privilégiées de propositions concrètes autant que des cibles pour les actions envisagées.

Financement et dispositifs mobilisables

- L'accord-cadre de MACS
- Les cahiers du CEREMA
- Groupes de travail multi partenarial COM
- Le CRTE

- La DETR
- Les appels à projets de l'ADEME
- Les appels à projets du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires
- Les enveloppes budgétaires de chaque intercommunalité et commune au titre des compétences aménagement et voirie
- Les lignes budgétaires ad hoc du conseil départemental

Calendrier

- Court terme (2026) pour les actions pilotes
- Moyen terme (2032) pour un déploiement de l'outil sur l'ensemble du territoire

Points de vigilance

- Bien prendre en compte la spécificité de chaque commune

Projet 2 - Améliorer l'accessibilité aux grandes entreprises et aux zones d'activité économique existantes autrement qu'en voiture

Finalité : Réduire l'autosolisme - Développer des solutions alternatives pour les déplacements domicile-travail qui sont aujourd'hui majoritairement effectués en voiture - Améliorer l'accès à l'emploi local / la réponse aux besoins d'emplois des entreprises.

Statut : Pas d'action en cours, mais une prise de conscience des enjeux et une volonté de la part de deux intercommunalités et de la Région pour travailler sur la question.

Acteurs : chaque EPCI concerné, voire plusieurs ensemble lorsqu'elles partagent le même bassin d'emploi (animateurs), Région, communes, grandes entreprises et/ou groupement d'entreprises sur les ZAE, DREAL, Département, ADEME, CCI et Opérateurs de mobilité (partenaires).

Échéance : À démarrer maintenant pour un lancement du dispositif à court terme (avant 2026)

Lieux pilotes potentiels : ZAC Sud Landes Atlantisud

Interactions : Développement économique - Planification

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour la vie quotidienne des habitants : Faciliter les déplacements pour les salariés, réduire les coûts de déplacement, améliorer la qualité de vie au travail (réduire le stress, la fatigue et les risques d'accident), renforcer le dialogue social autour d'un projet fédérateur.

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour les paysages et les milieux de vie : Réduire l'autosolisme et l'empreinte carbone, développer des mobilités propres, réduire la congestion routière et la consommation énergétique.

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour la vie économique et politique : Améliorer l'accessibilité des entreprises et l'attractivité du territoire (faciliter le recrutement, fidéliser les compétences), mutualiser les infrastructures et services pour réduire l'impact et les coûts, favoriser les partenariats entre les entreprises, les territoires gestionnaires des ZAE et la Région, stimuler la synergie entre les entreprises

Ce projet s'appuie entre autres sur les idées suivantes qui ont émergé dans les ateliers :

- Essaimer le plan de mobilité du département, en commençant par les EPCI
- Mobiliser les entreprises sur les grandes ZAE (Sud Landes, Atlantisud)
- Une navette privée pour aller de la gare de Peyrehorade à Sud Landes
- Un bus entre Dax et Sud Landes, en passant par la gare de Peyrehorade
- Organiser des journées de sensibilisation sur les bienfaits du télétravail
- Informer les RSE des dispositifs nécessaires pour favoriser l'accès en vélo : douches, casiers, abris sécurisés
- Rendre visibles et structurer les plateformes numériques existantes pour le covoiturage dans les entreprises et les zones d'activité

Présentation du projet

La majorité des déplacements domicile-travail se fait en voiture sur les deux territoires d'étude. Ceci est particulièrement le cas des zones d'activités économiques (ZAE) qui se trouvent dans la périphérie des villes et la conséquence d'une urbanisation en extension en lien avec des opportunités foncières qui se présentent.

Les élus et les techniciens sont d'accord sur la nécessité d'aménager autrement dans les opérations à venir pour réduire le besoin de mobilité (Axe 2). Mais le problème demeure pour les zones existantes qui sont souvent loin des zones urbaines et qui ne sont accessibles qu'en voiture.

L'accessibilité de ces zones en modes alternatifs à la voiture solo est un gage d'attractivité et un enjeu pour l'ensemble des collectivités ainsi que les entreprises.

Le contexte actuel est l'occasion de travailler avec les entreprises ou des groupements d'entreprises dans ces ZAE afin de réduire l'utilisation de la voiture individuelle, rationaliser les déplacements, diminuer les nuisances (pollution, bruit), mais aussi améliorer le bien-être et le pouvoir d'achat des salariés, à travers notamment :

- La mise en place de mesures pour favoriser le covoiturage : animation, stationnement spécifique, mise en place d'une plateforme numérique qui permette aux salariés de s'organiser.
- Le renforcement du maillage et des continuités vélo et piéton depuis les centres-bourgs et l'installation des services nécessaires (vestiaires, abris

sécurisés, bornes de gonflage des pneus, services de réparation, etc.) pour favoriser les déplacements à pied et à vélo.

- La mise en place des navettes ou des bus pour relier les ZAE aux communes et gares TER: par exemple, une navette privée pour aller de la gare de Peyrehorade à Sud Landes.
- Le renforcement du réseau de transport en commun : par exemple un bus entre Dax et Sud Landes en passant par la gare de Peyrehorade
- Le développement du télétravail avec comme conséquence le développement de tiers-lieux et d'espaces de coworking dans (les) différentes centralités (selon une stratégie optimisée à l'échelle du bassin de vie)*.

Les habitudes de déplacement domicile-travail sont très ancrées dans les modes de vie, changer les pratiques de mobilité requiert une mobilisation forte, tant des employeurs (en termes de temps, de formation, de communication, de sensibilisation et de coûts d'investissement), que des employés. Il est donc indispensable d'accompagner les entreprises dans leurs démarches.

La Région évoque ce sujet comme un domaine stratégique d'intervention qu'elle souhaite investir, mais le rôle qu'elle souhaite porter reste à définir. Par ailleurs, les deux intercommunalités ont exprimé la volonté de travailler sur ce sujet. L'enjeu est d'inciter et d'accompagner les entreprises et/ou les groupements d'entreprises et donc de se doter d'un outil d'animation et d'ingénierie spécifique au sujet.

Si les EPCI peuvent jouer un rôle d'incitation et d'animation auprès des entreprises et/ou des groupes d'entreprises, il est important que ces dernières soient impliquées dans la démarche en tant qu'acteurs y compris en ce qui concerne le financement du dispositif. Les EPCI peuvent par exemple prendre en charge, sur le plan financier, les diagnostics de mobilité des salariés (étape clé de l'exécution d'un plan de mobilité employeur ou d'un plan de mobilité employeur commun) afin de faciliter l'engagement des entreprises dans une démarche à plus long terme. Les entreprises peuvent en contrepartie prendre en charge la phase projet et/ou la réalisation de certains aménagements (aménagement des aires de covoiturage ou des parking vélo sécurisés).

Il est nécessaire dans tous les cas d'avoir un ou des agents des EPCI qui accompagnent les entreprises et de les outiller, pour qu'ils puissent agir en toute autonomie.

** La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) inscrit la question des déplacements domicile-travail des salariés dans les négociations annuelles obligatoires au sein des entreprises ayant plus de 50 salariés sur un site depuis le 1er janvier 2020. En l'absence d'accord, les entreprises ont l'obligation d'élaborer un plan de mobilité employeur (PDME).*

Nota : Lors des échanges, le CRNA a indiqué avoir bien identifié ce sujet et envisage potentiellement une action d'incitation. Il est envisageable de cibler d'autres structures, comme par exemple la CCI, qui prennent en charge la mission d'animation et d'accompagnement. Il faudrait dans ce cas rendre les CCI éligibles au dispositif régional d'aides à l'animation et au suivi des PDME/PDMEC. En effet, les CCI franciliennes exercent déjà un rôle d'ingénierie de montage, de conseil et d'animation des PDMEC, ce qui les rend légitime à intervenir dans ce cadre.

40% des demandeurs d'emploi ne peuvent pas accepter un emploi par manque de moyen de transport



Actions et modalités de mise en œuvre

1. Mettre en place un outil d'animation et d'ingénierie par les deux EPCI :

- Mise en place d'un comité de partenaires avec le conseil régional (AOM CCPOA), POA et MACS pour travailler sur la question.

- Organisation d'une enquête auprès des grandes entreprises et/ou des groupements d'entreprises pour identifier les freins et les dynamiques en cours.

- Identification des lignes de financement et de subventions qui peuvent être mobilisées (dispositif régional d'aides à l'animation et au suivi des PDME/PDMEC, guichet unique « Tremplin pour la transition écologique des PME », proposé par l'ADEME dans le cadre de France Relance ...).

- Identification et formation d'une/des personne(s) (technicien POA et/ou MACS) pour animer et accompagner le dispositif à l'échelle de différents sites d'intervention; mise en place du matériel nécessaire, par exemple les plaquettes de com, une méthodologie d'intervention type, des Plans de mobilités types (PDMe - employeur et/ou PDMEc - employeur commun) ...

- Identification, avec POA et MACS, des sites stratégiques (Atlantisud, Sud Landes ...) et/ou des grandes entreprises mobilisées sur la question (par exemple Bayer, Labeyrie, Ceretram, Epi d'Or ...) pour monter des actions pilotes.

- Montage et dépôt de dossiers de subvention auprès des institutions identifiées.

2. Déployer l'outil avec les entreprises et/le groupements d'entreprises concernés :

- Organisation d'un événement de lancement adressé aux entreprises et aux employés ; tester auprès des entreprises la possibilité de monter une association interentreprises qui prend en charge le PDMEc avec EPCI concerné.

- Diagnostic de l'accessibilité.

- Enquête complète sur les déplacements domicile-travail via questionnaire, atelier « mobilités » avec les salariés et les entreprises pour identifier les problèmes, besoins et dynamiques en cours.

- Préconisation d'actions mutualisées et leur validation en partenariat avec l'EPCI concerné.

- Identification des partenaires et des lignes de financement pour réaliser les investissements, identification des priorités et élaboration du phasage.

- Rédaction du plan de mobilité (employeur ou employeur commun) et des fiches actions avec les différents partenaires y compris les entreprises qui peuvent agir de manière concrète sur certains volets.

3. Assurer l'animation du PDM dans le temps et évaluer l'impact sur le rapport modal :

- Création d'une instance de gouvernance qui sera en charge du suivi et du portage du futur PDMec et de son animation à l'échelle de chaque ZAE, en lien avec l'EPCI concerné. Il est également possible qu'une même structure, par exemple la CCI, prenne en charge cette mission à l'échelle de l'ensemble des ZAE concernées.
- Un suivi régulier des actions en cours et à venir
- Un bilan annuel, des événements pour continuer à sensibiliser et mesurer l'impact sur les pratiques
- L'enrichissement du PDM en lien avec le retour d'expérience

Acteurs concernés

Pilotes : EPCI : CCMACS et CCPOA

Partenaires : Région, communes (continuités piétonnes et vélo, département (aires de covoiturage et vélo), DREAL (AAP, expérimentations ...). Grandes entreprises (plus de 50 salariés) et/ou les ZAE pilotes et/ou les associations interentreprises, ADEME (appui technique), CCI (accompagnement technique), Opérateurs de mobilité (tels SNCF et Trans-Landes pour les services)

Cibles : Salariés, entreprises, habitants

Les actions en cours sur lesquelles s'appuyer

De expériences existantes sur le territoire sont à valoriser :

- Plan mobilité de l'administration interdépartementale. Le département a mis en place un plan de mobilité pour ses salariés à l'échelle de ses différentes antennes. Les partenaires pourraient s'en servir pour l'essaimer auprès des EPCI ou d'autres institutions publiques et à l'échelle de différentes zones d'activités économiques.
- Les échanges avec les entreprises à l'échelle des ZAE.
- Les deux intercommunalités travaillent de manière étroite avec les entreprises sur leur territoire et organisent des temps d'échange réguliers. Ces temps d'échange peuvent servir à sensibiliser les participants sur le sujet, les avantages et les outils d'accompagnement existants et à identifier ceux qui souhaitent monter un projet avec l'aide de la conseil régional.

Acteurs concernés

Par les compétences qu'ils exercent en matière économique, conseil régional et EPCI doivent agir de concert. Toutefois, en tant qu'acteurs de terrain, les EPCI sont les plus à même à apporter leur connaissance du tissu d'entreprises.

MACS et POA assurent l'aménagement, la gestion et l'entretien de l'ensemble des zones d'activités situées dans leur territoire respectif (avec le conseil départemental pour le parc d'activités Atlantisud). Ils peuvent engager un dialogue avec les entreprises implantées sur leur territoire afin d'apprécier la réalité de leur fonctionnement, de leurs besoins, leurs intentions en matière de déplacements et identifier celles qui souhaiteraient participer à la démarche.

De fait, les entreprises et les salariés sont les cibles principales et des partenaires essentiels. Leur adhésion et leur participation sont des gages de réussite. La mise en place d'une association inter-entreprises à l'échelle de chaque ZAE, travaillant de manière directe avec les deux EPCI, pourrait faciliter le portage et l'animation du dispositif.

Il est possible d'imaginer plusieurs types d'organisation en termes de gouvernance avec les deux EPCI. Leur proximité du tissu économique leur confère un rôle central. Ils pourraient, à ce titre, prendre en charge l'animation de la démarche.

En accompagnement, le conseil régional pourrait intervenir en tant que partenaire privilégié sur la question.



Outils mobilisables ou à développer

Plusieurs outils réglementaires et/ou organisationnels peuvent être mis à disposition de cette action (également mobilisables pour le projet 2) :

- Loi LOM qui, depuis le 1er janvier 2020 :
 - Propose des Contrats opérationnels de Mobilité
 - Impose aux entreprises de plus de 50 salariés d'insérer dans les Négociations salariales annuelles obligatoires (NAO) avec les partenaires sociaux un volet mobilités ou d'élaborer un Plan de Mobilité Employeur (PDMe) à défaut d'accord.
- Forfait mobilités durables mis en place dès mai 2020 qui permet aux employeurs du secteur privé de prendre en charge les frais de déplacement jusqu'à 600 euros par an et par salarié
- MODALIS – Transports Nouvelle-Aquitaine pour communiquer sur les services.
- Le schéma directeur départemental des aires de covoiturage en cours d'élaboration
- Le nouveau service autostop/covoiturage qui sera mis en place (cf. projet 3)
- PLU/PLUi
- La semaine européenne de la mobilité pour communiquer sur le dispositif

Il est également nécessaire de mettre en place des mesures pour dépasser les freins liés à la fracture numérique et un plan de communication pour animer le dispositif.

Financement et dispositifs mobilisables

- Mobilisation des agents des EPCI pour animation et accompagnement de la démarche :
- Réalisation des aménagements et infrastructures nécessaires identifiés dans le cadre du PDMEC
 - Le département sur le réseau départemental
 - La région sur les gares TER
 - Les EPCI qui ont la compétence voirie
 - État (DSIL / Dotation de soutien à l'investissement local)
 - Les entreprises privées pour la création des services type : stationnement spécifique covoiturage, stationnement vélo sécurisé, douches/vestiaires ...

Calendrier

- Mise en place d'un outil d'animation et d'ingénierie par les deux EPCI, d'ici mi-2023
- Déploiement de l'outil dans des ZAE pilotes, avant 2026

Points de vigilance

- Identification des entreprises locomotives pour lancer la démarche
- Prise en compte des usages et besoins réels
- Identification des partenaires et des lignes de financement
- Mise en place d'une stratégie de suivi et d'animation à longue haleine auprès des usagers avec notamment des événements de sensibilisation et de communication, des réunions d'information auprès des entreprises et salariés ...

Projet 3 - Développer l'autostop et le covoiturage à l'échelle du bassin de mobilité

Finalité : Réduire l'autosolisme - Favoriser la mobilité des personnes qui ne peuvent pas ou ne veulent plus se déplacer en voiture - Développer des solutions alternatives pour les déplacements contraints et réguliers qui sont aujourd'hui majoritairement effectués en voiture

Statut : Autostop : il existe un dispositif sur MACS et Seignanx - Covoiturage : plusieurs aires de covoiturage existent et d'autres sont en projet, schéma directeur sur les départementales en cours d'élaboration

Acteurs : PETR (animateur), CCMACS, CCPOA, CC du Seignanx, CA du Grand Dax, communes, conseil départemental, conseil régional, concessionnaire d'autoroute, centres commerciaux et grandes entreprises et associations (partenaires)

Échéance : À démarrer maintenant pour un lancement du service fin 2024

Lieux pilotes potentiels : Aire de covoiturage d'Hastingues - Équiper en priorité la RD 817

Interactions : Agenda économique

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour la vie quotidienne des habitants : Faciliter les déplacements pour les personnes sans voiture, à l'échelle du bassin de mobilité, réduire les coûts de déplacement, plus de convivialité, moins d'embouteillage

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour les paysages et les milieux de vie : Réduire l'autosolisme et les émissions de CO2, réduire la congestion routière et la consommation énergétique

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour la vie économique et politique : Développer des modes de déplacement qui ne nécessitent pas d'investissements lourds, mutualiser les infrastructures pour réduire l'impact et les coûts, rapprocher les intercommunalités du bassin de mobilité et leur permettre de trouver de meilleures solutions, par la coopération

Ce projet s'appuie entre autres sur les idées suivantes qui ont émergé dans les ateliers :

- Un opérateur à l'échelle du bassin de mobilité pour organiser les réseaux d'autostop et de covoiturage
- Des aires de covoiturage sur les départementales (RD817,...)
- Rendre fonctionnelle l'aire de covoiturage d'Hastingues
- Revoir et développer l'offre Rézopouce pour l'intermobilité entre les deux territoires
- Aider l'association de « retraités chauffeurs » d'Azur à se développer

Présentation du projet

Le développement des transports en commun sur les deux territoires est freiné par la faible densité de la population, des recettes trop maigres et les coûts d'installation et de gestion qui sont jugés comme trop élevés.

Dans l'impossibilité de mettre en place une offre de transport en commun performante et attractive, il y a des solutions alternatives qui peuvent être développées pour réduire l'autosolisme, dont le covoiturage et l'autostop.

Le covoiturage est basé sur un principe de prise de contact et de réservation en amont : il constitue un mode de déplacement « sûr » et rassurant, surtout en ce qui concerne les déplacements contraints. S'il peut servir comme moyen de déplacement ponctuel, l'objectif est de développer le covoiturage régulier pour effectuer les déplacements domicile-travail par exemple.

Il existe actuellement plusieurs aires de covoiturage à MACS (Labenne-ZA Labranère, Soustons-av. de Cramat, Magescq-av. de la Chalosse et Saint-Geours-de-Maremne-échangeur A63) et à POA (Orthevielle sortie du Baro, aire de covoiturage qui sera réalisée par Vinci, des aires de covoiturage sauvage ou naturels sur les axes de la RD 817, RD 33, RD22 et aussi RD 947 ...), d'autres sont en cours de réflexion.

L'autostop est décrit par ses promoteurs comme du covoiturage sans réservation. C'est un mode de déplacement ad hoc et spontané donc a priori moins sécurisant, il complète les services rendus par le covoiturage pour les déplacements non

contraints. RezoPouce est un exemple de dispositif d'autostop de proximité mis en place par MACS et le Seignanx.

Ces deux modes de déplacement connaissent des évolutions importantes en lien avec les technologies numériques et les frontières entre les deux sont de plus en plus ténues. Les acteurs publics concernés sont contraints par des lignes de financement à disposition qui sont souvent fléchées et qui dictent l'action publique : aménagement des arrêts pour l'autostop et des aires de parking pour le covoiturage en sont des exemples.

Cet axe d'intervention met les aménagements et non pas le service au centre des préoccupations. Nous proposons de s'appuyer sur les actions existantes sur le territoire pour développer un service unique d'autostop et de covoiturage qui soit géré par un même opérateur et qui est conçu pour communiquer avec les autres plateformes de mobilité existantes, notamment MODALIS.

Cela permettra de mutualiser les infrastructures et investissements nécessaires pour leur déploiement : arrêts et aires de covoiturage, plateforme numérique, communication et animation

Ce service :

- s'appuiera sur les besoins et les pratiques territoriaux existants pour proposer des réponses adaptées. Quels sont les besoins, où sont les flux, quel est le service à rendre ? Est-ce une solution low-tech avec des aménagements type arrêts et une campagne de communication ou une solution high-tech qui s'en affranchisse ?

Est-ce un dispositif numérique commun pour l'autostop et le covoiturage ?

- sera pensé à la bonne échelle qui est celle de l'échelle du bassin des mobilités ;
- sera pensé en complémentarité avec les autres services existants ou à venir en termes de programmation et d'intermodalité.

Il est difficile d'échapper aujourd'hui à la nécessité de mettre en place une plateforme numérique pour le fonctionnement de ce service, en outre, elle fait vraiment sens pour le territoire. Il est nécessaire d'assurer l'interopérabilité de cette plateforme avec d'autres plateformes de covoiturage et/ou de TC existants pour centraliser les données sur les usagers et atteindre la masse critique nécessaire pour son bon fonctionnement.

Il est également possible de mutualiser les services associés avec des infrastructures existantes, par exemple, les parkings privés des grandes surfaces ou des entreprises, les arrêts de bus, les gares pour améliorer l'intermodalité et réduire les coûts d'aménagement.

Les contrats opérationnels de mobilité mis en place par la Région constituent une opportunité importante pour mobiliser les différents partenaires autour d'un projet d'ensemble.

Temps d'attente moyen:
6 min



Parlons plus
de Rezo Pouce !

Autostop
sécurisé

Macx : une des
premières collectivités
à mettre Rezo Pouce
en place



Avec le rézo
pouce, luttons
contre les
voitures
vides !

il faut trouver
des indicateurs

Actions et modalités de mise en œuvre

1. Mettre en place une cellule projet à l'échelle du bassin de mobilité au travers du PETR Adour Landes Océanes

- Identification d'un chef de projet et/ou un animateur qui prennent en charge le dispositif
- Mise en place d'un comité de partenaires qui réunit le PETR et les 4 intercommunalités membres

2. Lancer une étude pour définir un projet d'ensemble à l'échelle du bassin de mobilité

- Élaboration d'un diagnostic sur le fonctionnement du RezoPouce pour identifier les freins et proposer des améliorations : pour rappel, pas de diagnostic fait sur le fonctionnement du RezoPouce à l'échelle de MACS ni du Seignanx

- Identification du potentiel, des besoins et des infrastructures existantes en ce qui concerne le covoiturage : identification des émetteurs et attracteurs, enquêtes entreprises/salariés sur les trajets domicile/travail, questionnaire pour identifier les freins

- Réalisation d'une étude de marché et d'un benchmark sur les solutions « autostop » et « covoiturage » existantes, étudier leur adéquation avec les besoins des territoires, les comparer à RezoPouce : interopérabilité, open source, coûts et économies, gestion des données personnelles ...

- Lancement d'une enquête sur le sujet pour

questionner les habitants sur leurs attentes et besoins et éventuellement leurs choix.

- Élaboration d'un projet de service composé d'un schéma d'aménagement (localisation des arrêts et des aires de covoiturage), choix d'une plateforme numérique gérée par un opérateur unique et d'un schéma de gouvernance : identification des cibles et actions prioritaires, des coûts associés et des financements disponibles, validation par le PETR et le comité de pilotage.

3. Mettre en place le contrat opérationnel de mobilité pour établir les partenariats afin de décliner le projet d'ensemble

- Rassemblement des acteurs et partenaires :
- Partage des rôles : qui prend en charge les actions pilotes, qui assure la coordination et le financement ?

4. Assurer la gestion et l'animation dans le temps par le PETR ALO

- Accompagnement du développement du service : élaboration des supports de communication, organisation des événements/réunions publics ; création des nouveaux arrêts en lien avec les besoins
- Élaboration et mise en place d'un outil d'évaluation qui permet de mesurer l'usage et l'impact

Les actions en cours sur lesquelles s'appuyer

Des expériences existantes sur le territoire sont à valoriser :

RezoPouce MACS : RezoPouce est un dispositif d'auto-stop structuré, organisé et sécurisé qui a été mis en place à MACS et à la CC du Seignanx il y a 3 ans. Sur MACS, il y a 75 arrêts qui sont organisés sur 23 communes. Concrètement, il s'agit d'un site internet qui permet aux utilisateurs de s'inscrire, des arrêts « sur le pouce » pour attendre et/ou s'arrêter.

Une fois inscrits, les passagers et les conducteurs reçoivent une carte d'adhésion à présenter pour renforcer le sentiment de sécurité. La mise en place et la gestion du dispositif se fait suite à la signature d'une convention de coopération avec Mobicoop, opérateur qui développe le dispositif, sur trois ans. Cette convention est tacitement reconduite. Le coût de fonctionnement est compris entre 5000-5500 euros/an pour un accès au package RezoPouce et Covoiturage sur Mobicoop.

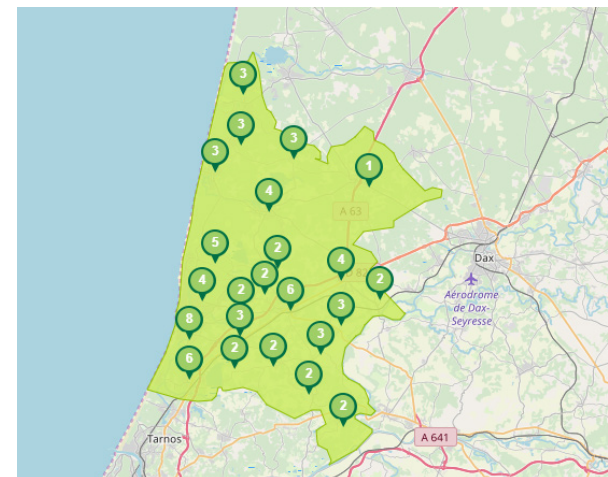
Pour rappel, Mobicoop met à disposition de ses partenaires, une plateforme de covoiturage gratuite et open source qui est conçue pour fonctionner en interopérabilité avec les autres plateformes de covoiturage et /ou de TC. Cela est surtout important sur des territoires où il y a une multitude de plateformes existantes pour atteindre la masse critique nécessaire pour un fonctionnement optimal. Enfin, MACS souhaite faire évoluer RezoPouce

dont l'usage par ses habitants reste limité. Cette action est l'occasion de revoir ce service en lien avec le besoin de développement du covoiturage sur le territoire. La centralisation sur MODALIS, outil développé par le CRNA est la cible, pour ne pas multiplier les outils

Schéma directeur départemental des aires de covoiturage : Le département des Landes travaille actuellement sur un schéma directeur des aires de covoiturage. Ce schéma questionne le fonctionnement des aires existantes mises en place par le département et peut servir de base pour l'élaboration du schéma directeur à l'échelle du bassin de mobilité du PETR ALO. Il permettra par ailleurs d'identifier les lieux pilotes et stratégiques sur le réseau départemental pour le développement des nouvelles infrastructures.

Les aires de covoiturage existantes à MACS et à POA : MACS dispose de 4 aires de covoiturage, 1 aire est en projet au niveau de l'échangeur de Bénesse mais il existe également des aires spontanées. Les 4 aires existantes ne semblent pas idéalement situées pour capter les flux existants. Un travail avec le Département doit permettre de définir les localisations pertinentes au regard des demandes des habitants.

A l'échelle de la CCPOA, il y a également des aires de covoiturage : Orthevielle sortie du Baro, aire de covoiturage de Vinci, des aires de covoiturage sauvage ou naturels sur les axes de la RD 817, RD 33, RD22 et aussi RD 947 ...), d'autres sont en cours de réflexion.



Les arrêts « sur le pouce » sur le territoire de MACS (rezopouce.fr)

Les échanges avec les entreprises à l'échelle des ZAE : La loi LOM impose depuis le 1er janvier 2020, aux entreprises de plus de 50 salariés d'insérer dans les Négociations Salariales Annuelles Obligatoires (NAO) avec les partenaires sociaux un volet mobilités ou d'élaborer un Plan de Mobilité Employeur (PDMé). Ce contexte juridique constitue un contexte favorable pour travailler sur des solutions de mobilité alternatives à l'échelle de différentes ZAE. Le nouveau service pourrait s'appuyer dessus pour lancer des expérimentations et des actions pilotes ou accélérer les démarches en cours à l'échelle du territoire.

S'appuyer sur des plateformes développées sur d'autres territoires :

Il y a d'autres plateformes d'autostop qui développent des solutions de "covoiturage sans réservation ni commission" comme Covoit'ici, OuiHop et AutoStop. Ces plateformes numériques permettent aux conducteurs et passagers de se mettre en lien en temps réel. Certains sont gratuits, d'autres non. Certains privilégient des arrêts réels, d'autres utilisent la géolocalisation. S'il n'est pas obligatoire de mettre en place un service numérique pour l'autostop, ces nouveaux outils améliorent la visibilité et la lisibilité de l'offre et de la demande.

Il existe également des plateformes numériques pour mettre en lien les chauffeurs et les passagers qui souhaitent faire du covoiturage pour des déplacements quotidiens comme Klaxit, Bla bla car Daily, La Roue Verte.

Acteurs concernés

Pilotes : PETR ALO

Partenaires :

Collectivités : EPCI, Région (AOM sur CCPOA + aménagement des arrêts et aires de parking sur les gares TER), Département (aires de covoiturage sur le réseau départemental), Communes pour des installations en tissu urbain existant

Autres : Concessionnaire d'autoroute (1% paysage), Grandes entreprises et centres commerciaux qui promeuvent les deux dispositifs et pourraient accueillir des infrastructures dans leurs périmètres

Cibles : Salariés, entreprises, habitants

Acteurs concernés

MACS dispose de la compétence mobilité. CCPOA ne s'en est pas dotée. Par substitution, la Région l'exerce en tant qu'AOM locale. Par ailleurs, pour des questions d'échelles, le covoiturage et l'autostop sont deux modes de déplacements qui doivent être traités à une autre échelle, celle du bassin de mobilité. Concernant notre périmètre de travail, ce bassin correspond au PETR Adour Landes Océanes. Ces différents éléments désignent le PETR pour jouer un rôle d'« animateur » capable de rassembler partenaires publics et privés*.

Cette animation pourrait être conduite en deux temps :

- Dans un premier temps, l'écheveau des acteurs et des pratiques, rapportées aux besoins du territoire et de ses habitants, impose une mise à plat. Cela permettra de définir un plan d'actions qui privilégie une indispensable complémentarité.
- Dans un second temps, le rôle de chacun ayant été clairement défini dans une perspective commune, il sera possible de mettre en place, dans la durée, une stratégie de gestion et d'animation à différentes échelles, assortie d'un suivi pour en mesurer l'efficacité et réorienter, si nécessaire, le dispositif initial.

** Rappel : Le PETR Adour Landes Océanes fait partie des 54 bassins de mobilité définis par la Région Nouvelle-Aquitaine, avec lesquels la Région est susceptible de conclure un contrat opérationnel de mobilité.*

Outils mobilisables ou à développer

Plusieurs outils réglementaires et/ou organisationnels peuvent être mis à disposition du PETR ALO pour déployer le schéma directeur (outils qui sont également mobilisables sur le projet 2) :

- Loi LOM qui, depuis le 1er janvier 2020 :
 - Propose des Contrats Opérationnels de Mobilité.
 - Impose aux entreprises de plus de 50 salariés d'insérer dans les Négociations Salariales Annuelles Obligatoires (NAO) avec les partenaires sociaux un volet mobilités ou d'élaborer un Plan de Mobilité Employeur (PDM) à défaut d'accord.
- Forfait mobilités durables mis en place dès mai 2020 qui permet aux employeurs du secteur privé de prendre en charge les frais de déplacement jusqu'à 600 euros par an et par salarié.
- MODALIS – transports Nouvelle-Aquitaine pour communiquer sur les services.
- Le schéma directeur départemental des aires de covoiturage en cours d'élaboration.
- PLU/PLUi et les emplacements réservés pour la création des arrêts et des aires de covoiturage.
- La semaine européenne de la mobilité pour communiquer sur le dispositif

Il est également nécessaire de mettre en place des mesures pour dépasser les freins liés à la fracture numérique et un plan de communication pour animer les réseaux.

Financement et dispositifs mobilisables

Le covoiturage et l'autostop sont des modes de déplacement qui ne nécessitent pas, a priori, des coûts d'installation ni de fonctionnement élevés surtout si la collectivité s'appuie sur des installations existantes comme les places de parking.

Les principaux coûts associés à la mise en place et le développement du dispositif peuvent être financés par les différents partenaires :

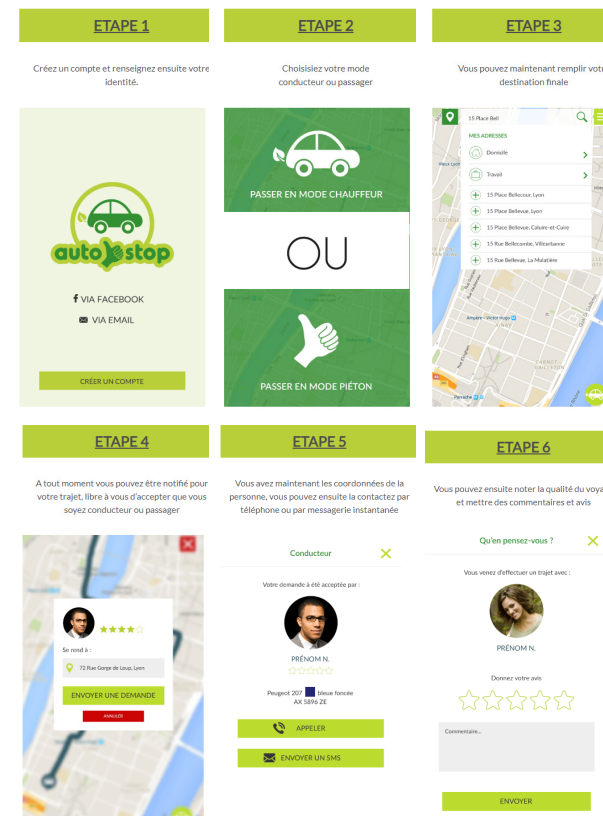
- Réalisation d'une étude technique pour l'élaboration du projet d'ensemble par le PETR ALO, financement de le conseil régional et de l'UE au titre du FEDER.
- Ingénierie d'orientation et de mise en œuvre stabilisée ou intégrée.
- Réalisation des aires de covoiturage et d'arrêts selon les périmètres de juridiction des différentes partenaires.
 - Les communes peuvent s'appuyer sur le département pour avoir des aides financières (<https://www.landes.fr/aires-covoiturage>).
 - La région sur les gares TER et CCPOA
 - MACS sur le périmètre de l'intercommunalité en tant qu'AOM (Création et entretien des aires de covoiturage).
 - État (Dotation de soutien à l'investissement local).
- Coûts de fonctionnement de la plateforme numérique pris en charge par le PETR ALO.

Calendrier

- La mise en place d'une cellule projet et la réalisation d'une étude pour l'élaboration du schéma directeur, d'ici mi-2023.
- La mise en place d'un COM covoiturage et autostop en 2024.
- Le lancement du service à l'échelle du bassin de mobilité, avant 2026.

Points de vigilance

- Mise en place d'une stratégie de gestion et d'animation de longue haleine auprès des usagers avec notamment des événements de sensibilisation et de communication, des réunions d'information auprès des entreprises, équipements publics, culturels et sportifs, des écoles ...
- Visibilité et lisibilité de l'offre et des services.
- Animation (position du PETR).



Fonctionnement d'un plateforme numérique « AutoStop » qui développe des services qui ne nécessitent aucun aménagement dans l'espace public.



Une aire de covoiturage créée sur le stationnement voiture appartenant à la ville d'Antony, Hauts-de-Seine (92)

Projet 4 - S'appuyer sur les infrastructures existantes pour développer et sécuriser les déplacements à pied et à vélo entre les bourgs dans des déplacements du quotidien

Finalité : Donner la possibilité aux habitants de se rendre dans les bourgs voisins autrement qu'en voiture.

Statut : Entamé sur CCPOA pour la voie tram et la voie verte entre Sorde l'Abbaye et l'Abbaye d'Arthous.

Acteurs : Chaque EPCI concernée par le lieu pilote (pilote), Département, ADEME, CEREMA, AUAP, SAFER et SDIS (partenaires).

Échéance : À définir en fonction du lieu pilote : 2023-2024 pour la voie tram.

Lieux pilotes potentiels : « Voie tram » entre Dax et Peyrehorade - Voie verte entre Sorde l'Abbaye et l'Abbaye d'Arthous - De Saubusse au collège de St Geours - Accès à la gare de St Geours par la RD12.

Interactions : Environnement (trame verte et bleue - TVB) - Planification (Scot, PLUi) - Politique bas carbone.

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour la vie quotidienne des habitant.es : la possibilité de se déplacer autrement qu'en voiture pour de petits trajets du quotidien entre bourgs ruraux.

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour les paysages et les milieux de vie : Réaménager et donner accès à un patrimoine historique et végétal oublié, parfois privatisé de façon informelle.

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour la vie économique et politique : Affirmer le rôle des EPCI dans la gestion des proximités - Pour la voie tram : relier les Pays d'Orthe et Arrigans est un enjeu de construction politique, car la réunion des deux EPCI est récente.

Ce projet s'appuie entre autres sur les idées suivantes qui ont émergé dans les ateliers :

- une liaison pédestre et cyclable sur l'ancienne voie de tramway entre Dax et Peyrehorade
- une voie cyclable entre Tyrosse et St Geours, le long de l'autoroute
- un itinéraire vélo entre Cauneille et l'Adour, sur la RD 330 et la RD817
- un Chaucidou le long des berges des gaves réunis
- une piste cyclable pour aller au collège de St Geours en vélo depuis Saubusse
- une voie cyclable pour aller à la piscine d'Atlantisud depuis Tyrosse

Il ne s'agit pas d'une liste exhaustive des besoins du territoire, elle permet en revanche de pointer les manques actuels et/ou de compléter l'étude menée dans le cadre de l'élaboration du schéma cyclable de MACS (2021-2026) qui identifie une armature principale et un maillage secondaire pour connecter les centre-bourgs, desservir le littoral, les sites naturels remarquables, les principaux équipements scolaires, sportifs, de loisirs et les principales ZAE.

Par exemple : comment peut-on se rendre en vélo de façon sécurisée à son collègue, ou bien à la piscine ? Comment peut-on aller dans le village voisin apporter des courses à une amie sans passer par la route encombrée ? Plus que d'infrastructures, ces projets parlent de qualité du cadre de vie et de sérénité dans les modes de vie.

Présentation du projet

Aller au collègue, rendre visite à une amie dans le village voisin, faire quelques courses d'appoint à la polarité commerciale la plus proche... ces déplacements du quotidien, compris entre 2 et 7km, sont aujourd'hui faits en très grande majorité en voiture, car il existe peu d'alternatives à pied ou en vélo, où l'habitant se sente en sécurité.

Nous avons constaté des freins à la fois culturels et financiers à la réalisation de sentiers pédestres, cyclables, ou voies partagées qui relieraient des centres-bourgs :

- Les aménagements vélo sont envisagés uniquement comme des pistes cyclables sur les terre-pleins des routes départementales, solution coûteuse qui se heurte la plupart du temps à des problèmes de foncier qu'il faudrait acquérir.
- Les collectivités doivent mettre la priorité sur les trajets domicile-travail dans la dépense publique.
- Il faut distinguer les infrastructures pour le vélo-loisir, le vélo-travail, et le vélo pour les déplacements du quotidien (courses, rdv ...)

- La mise en place d'une voie verte est très contraignante. Le guide de recommandations du CEREMA impose des largeurs et des pentes minimales.
- La culture du vélo pour des déplacements quotidiens s'est perdue. Le relief et les intempéries sont ressentis comme incompatibles avec cette pratique. Le vélo reste associé, dans l'imaginaire de chacun, aux vacances et week-end à la plage. Il n'est pas considéré comme un moyen adapté pour les déplacements quotidiens.
- La route est trop dangereuse pour que le vélo y ait sa place.
- La recherche de financement se heurte au manque de lisibilité sur le potentiel chef de file.
- La réponse à des appels à projets de l'Etat ou Européen n'est pas une option. Elle nécessite des moyens d'ingénierie que les communes, et même certaines EPCI n'ont pas.

Conséquence de cet état de fait, il y a peu d'alternative à la voiture et cette dépendance est de plus en plus problématique. Elle touche en premier les ménages aux faibles ressources et les personnes sans permis. Autre conséquence : les schémas cyclables portés par des collectivités ont été définis en fonction des compétences et du périmètre de la collectivité concernée et selon sa capacité de financement.

Pour changer la donne, nous proposons de prendre le contre-pied et de poser les postulats suivants :

- Il n'est pas obligatoire de créer des itinéraires ex-nihilo, ni d'acquérir du foncier :
 - Des aménagements frugaux peuvent suffire à rendre une voie cyclable, quitte à ce qu'elle ne soit pas utilisable tout le temps ou référencée en tant que telle.
 - Des conventions d'usage peuvent être signées avec des propriétaires fonciers pour ne pas acheter le foncier.
 - En s'appuyant sur les infrastructures existantes, on peut créer des itinéraires en mode doux et ainsi limiter l'acquisition de foncier.
- Une même infrastructure peut servir à la fois au vélo-loisirs, au vélo-travail, et pour les autres déplacements quotidiens. Il importe que l'itinéraire cyclable soit sécurisé.
- Un itinéraire n'est pas forcément uniforme. Il peut être constitué de plusieurs sections différentes, être confondu par endroits avec des itinéraires touristiques, être par moment voie verte, puis à d'autres moments simple liaison piétonne ou piste pour vélo tout terrain.
- La culture du déplacement à vélo revient, notamment avec l'arrivée de nouvelles populations, plus urbaines, plus jeunes. Les nouveaux vélos électriques et cargo permettent d'aller plus loin plus vite et deviennent un moyen de locomotion pour le quotidien.
- Le vélo doit avoir sa place dans l'ensemble du réseau de déplacement y compris dans les axes structurants.

- Pour définir un itinéraire, il faut identifier un besoin de déplacement et ensuite chercher l'itinéraire qui permet d'y répondre. La recherche de partenaires financiers se fait à la fin de la réflexion. Le chef de file de la mise en œuvre de l'itinéraire n'a pas forcément les moyens financiers.
- La réponse à des appels à projets de l'Etat ou de l'Europe est une option, et les moyens d'ingénierie pour y répondre existent au niveau des EPCI.

Nous avons, dans le cadre de l'Atelier, pu expérimenter cette manière de considérer les choses, en répondant à l'interpellation de certains élus ou à travers nos explorations. Nous avons ainsi mis en évidence plusieurs itinéraires pilotes qui pourraient faire l'objet d'études plus approfondies, à trois endroits du territoire :

- Autour de Tyrosse, St Geours et Saubusse
- Autour d'Hastingues
- Entre Peyrehorade et Pouillon

Actions et modalités de mise en œuvre

1. Mise en place d'une cellule projet sur le « vélo du quotidien » dans chaque EPCI et programmation d'itinéraires à étudier ainsi que des partenariats financiers nécessaires pour aller plus loin (existe déjà à MACS) ou mettre en place une cellule projet avec le PETR pour un travail inter-EPCI.

2. Lancement d'études dédiées à chaque itinéraire afin de définir la programmation de l'itinéraire, la réponse à des appels à projet



PPI de MACS :

- Accessibilité ++ de Tyrosse
- Finalisation de l'axe Seignosse-Tosse-Tyrosse-Josse
- 3 est-ouest complémentaires pour rejoindre Tyrosse-Josse
- 1 nord-sud supplémentaire: Azur-Soustons-Tyrosse-Saubrigues
- 1 liaison Tyrosse-St.Geours-Atlantissud

faisant partie du cahier des charges de l'AMO retenu

3. Lancement des études de Maîtrise d'Œuvre et réalisation

Nota : Une attention doit être portée sur la prise en compte des règles imposées par la direction interdépartementale des routes (DIR). Le SDIS (service départemental d'incendie et de secours) doit être considéré comme un partenaire.



Schéma régional :

- Compléter la véloroute Littoral Val de l'Adour par la liaison Vieux Boucau-Dax
- Créer la V56 entre Mont de Marsan et Orthez
- Créer la V41 - voie de Tours à Vélo en reliant Mont Marsan, Dax et Sordes



Schéma départemental :

- Reprendre les idées de la V41 et de la Littoral-Val de l'Adour du schéma régional pour créer la liaison Vieux-Boucau-Dax-Sordes
- Seignosse-Tyrosse-Josse
- Labenne-Orx-St. Martin de Hinx-Adour

Zoom sur une liaison pédestre et/ou cyclable sur l'ancienne voie de tramway entre Dax et Peyrehorade

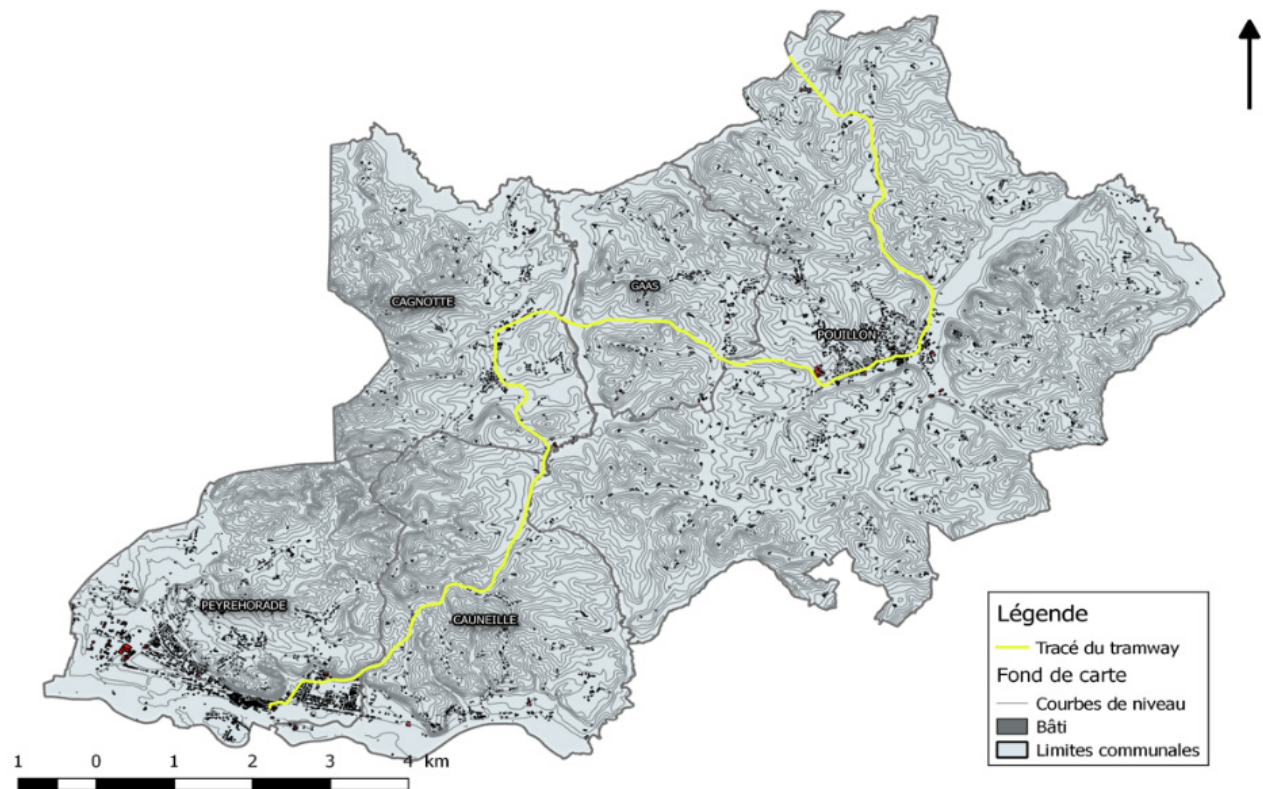
Besoin : relier les bourgs du Pays d'Orthe et d'Arrigans pour se rendre autrement qu'en voiture aux polarités commerçantes de Peyrehorade et Pouillon, au collège et aux services publics, à visiter des amis ou de la famille, etc.

Par exemple, les élus de Cauneille ont affirmé leur envie très forte de se relier à Cagnotte : le maire de Cagnotte est intéressé par un itinéraire alternatif à la voiture pour se rendre à Pouillon, ainsi que par le désenclavement d'un nouveau quartier du village. Cet itinéraire serait une sorte de colonne vertébrale extensible au nord vers Dax et au sud vers Bayonne, sur laquelle pourraient se greffer des « antennes » vers les villages non traversés.

Sollicitation : la CCPOA

Infra existante sur laquelle s'appuyer : Un tram qui reliait Dax à Bayonne en passant par Peyrehorade, au début du XXe siècle a été opéré entre 1912 et 1947 par la compagnie des tramways de la Chalosse. Les rails ont disparu sur l'ensemble de l'itinéraire, mais le parcellaire porte la trace de la voie et le foncier est du coup majoritairement public (17km sur 21km entre Pouillon et Peyrehorade).

Une station avec auvent et un bâtiment sont encore debout et témoignent de cette histoire. La moitié de l'itinéraire est confondu avec une variante du chemin de Compostelle.



Travail réalisé dans le cadre des Ateliers des Territoires

- Le 16 mars 2022, une réunion entre les élus des 5 communes (Pouillon, Peyrehorade, Cauneille, Cagnotte et Gaas) concernées par l'itinéraire, le Président et les techniciens de CCPOA et un élu du Département
- Le 7 avril 2022, une reconnaissance terrain avec les services techniques de la CCPOA et le maire de Cagnotte sur une portion d'itinéraire. Plusieurs idées ont été évoquées lors de la visite terrain

: la suppression de la voiture sur une voie confidentielle qui mène à la gare, la sécurisation du vélo sur une partie de départementale, une dissociation possible entre le vélo sur la route (peu fréquentée) de Cauneille et le chemin piéton en contrebas.

- La visite avec le maire de Cagnotte a permis de réfléchir à la faisabilité de la portion d'itinéraire qui se trouve sur sa commune. Ont été évoqués : la mutualisation avec l'itinéraire (touristique) du chemin des Potiers, qui utiliserait des sentiers ruraux (une autre idée portée

par la commune) ; la greffe sur le projet de liaisons douces à l'intérieur de la commune ; le traitement en voie verte d'une portion de l'itinéraire qui rejoint le terrain de tennis et le parcours santé, pour permettre aux familles avec des poussettes de l'emprunter le dimanche ; la mutualisation possible du projet avec le chantier prochain d'enfouissement des réseaux...

- A la suite de cette reconnaissance terrain, une réunion avec les services techniques de CCPOA et un élu de Peyrehorade, a permis de cartographier l'itinéraire sur SIG et ajouter des points d'intérêt
- Un cahier de cartes a été produit et distribué par CCPOA dans les communes concernées, avec la demande de compléter les points d'intérêt et une liste d'usages potentiels, qui pourraient alimenter l'argumentaire sur le besoin des habitants.

À court terme :

- Une rencontre avec les propriétaires fonciers pour envisager des conventions de passage
- Préfigurer un itinéraire qui peut être vélo et piétons par endroits ou simplement pédestre (dessouchage, déboisement, terrassement et encailloutage)
- Une nouvelle réunion politique dès que CCPOA et le Département ont avancé chacun de leur côté

Zoom sur un Chaucidou le long des berges des Gaves Réunis

Besoin : Se déplacer en sécurité à vélo depuis Hastings ou Peyrehorade, en direction de Bayonne

Sollicitation : évoqué en réunion avec les élus d'Hastings

Infra existante sur laquelle s'appuyer : la RD 23

Travail réalisé dans le cadre des Ateliers des territoires : Réunion de travail avec les élus d'Hastings et pratique de l'itinéraire à vélo, qui a permis de constater le besoin et d'évoquer l'idée d'un Chaucidou

Zoom sur un itinéraire voie verte entre Sorde l'Abbaye et l'Abbaye d'Arthous

Besoin : relier à pied et en vélo les habitants de Sorde l'Abbaye, Cauneille et Peyrehorade à l'Abbaye d'Arthous et aux exploitations de kiwis. Il s'agit là tout autant de développer un itinéraire touristique de mise en valeur des Abbayes, qu'un itinéraire de loisirs pour les habitants du territoire, ou de trajet domicile—travail/études pour les jeunes des communes sus-citées.

Sollicitation : l'idée a émergé en parallèle des Ateliers

Infra existante sur laquelle s'appuyer : Les RD 29/817/23 et RD 123/33/19

Travail réalisé dans le cadre des Ateliers des territoires : Échanges avec le maire de Sorde l'Abbaye, qui envisage un développement des services offerts aux habitants du territoire à l'Abbaye d'Arthous, en lien avec son projet de coworking sur l'Abbaye de Sorde. Des élus de CCPOA ont réalisé une marche sur cet itinéraire, pour montrer qu'il était faisable. Il reste à le baliser.

Zoom sur un itinéraire vélo entre Cauneille et l'Adour, sur la RD 330 et la RD817

Besoin : relier les villages au sud du territoire de CCPOA à la centralité de Peyrehorade, par un itinéraire rapide, non distinct de celui emprunté par les voitures, en recherchant un partage sécurisé de la voirie...

Sollicitation : l'idée a émergé pendant les Ateliers 2 et 3

Infra existante sur laquelle s'appuyer : La RD 330 et la RD 817

Travail réalisé dans le cadre des Ateliers des territoires : aucun

Zoom sur une piste cyclable pour aller au collège de St Geours en vélo depuis Saubusse

Besoin : permettre aux jeunes de Saubusse de se rendre au collège et aux équipements sportifs de St Geours, et réciproquement, aux jeunes de St Geours, de profiter des aménagements de loisirs (aviron,...) le long de l'Adour, en toute autonomie, sans être tributaires du covoiturage de leurs parents

Sollicitation : Maire de Saubusse

Infra existante sur laquelle s'appuyer : la RD 17 et un sentier communal

Travail réalisé dans le cadre des Ateliers des territoires : RV avec les élus de Saubusse

Zoom sur une voie cyclable pour aller à la piscine d'Atlantisud depuis Tyrosse

Besoin : Permettre aux jeunes de Tyrosse de se rendre en vélo à la piscine intercommunale située à Atlantisud, en toute sécurité

Sollicitation : L'idée de l'itinéraire a germé à l'Atelier 2 en échangeant avec les maires de Tyrosse et St Geours

Infra existante sur laquelle s'appuyer : des sentiers, dont certains sont privés, et pour lesquels il est possible d'envisager des conventions d'usage

Travail réalisé dans le cadre des Ateliers des Territoires : exploration de l'itinéraire par un membre de l'équipe, sur les indications du maire de Tyrosse.

Zoom sur une voie cyclable entre St Geours et Atlantisud

Besoin : donner aux habitants de St Geours la possibilité de se rendre en vélo à la piscine et aux emplois de la zone d'activité Atlantisud, dans la perspective d'une suppression à venir du bus existant (information à vérifier)
Sollicitation : maire de St Geours

Infra existante sur laquelle s'appuyer : des sentiers ruraux

Travail réalisé dans le cadre des Ateliers des territoires : exploration de l'itinéraire en voiture avec le maire de St Geours, constatation du manque de maillage viaire dans la ville : les lotissements en cul-de-sac ne permettent pas aujourd'hui de rejoindre l'itinéraire. Une servitude à inscrire au PLUi ? Le maire de St Geours a exprimé son souhait, à l'occasion de la visite, de renforcer la composante Pôle de Loisirs de la ZAE d'Atlantisud (cf. échange avec le maire de St Geours).

Zoom sur une voie cyclable entre St Geours et la gare

Besoin : donner aux habitants de St Geours la possibilité de se rendre en vélo à la gare de Saint-Geours-de-Maremne, distante de son centre-ville de 2km.

Sollicitation : maire de St Geours

Infra existante sur laquelle s'appuyer : la RD 12 ou un chemin privé dans la propriété agricole qui la jouxte.

Travail réalisé dans le cadre des Ateliers des territoires : exploration avec le maire de St Geours, et constatation que les travaux récents de parking vélo sécurisé à la gare dans le cadre du programme de la Région n'ont pas été l'occasion de traiter le revêtement de l'espace public qui relie la RD aux quais. Un trou dans la raquette ?

Zoom sur une voie cyclable entre Tyrosse et St Geours, le long de l'autoroute

Besoin : relier les deux centre-bourgs en échappant à la départementale

Sollicitation : services techniques de MACS



Infra existante sur laquelle s'appuyer : les abords de l'autoroute A63

Travail réalisé dans le cadre des Ateliers des territoires : exploration et constatation de la discontinuité des abords. Un ruisseau interrompt l'itinéraire.

Les actions en cours sur lesquelles s'appuyer

Plusieurs des itinéraires développés ci-avant étaient en veille ou bien avancés. L'un d'eux, la « voie tram », avait même déjà fait l'objet d'une 1ère étude, qui est restée sans suite. Elle est sortie des cartons suite aux réflexions qui ont émergé lors des ateliers.

Un autre itinéraire sur CCPOA, la voie verte entre Sorde l'Abbaye et l'Abbaye d'Hastingues, a été préfigurée par une marche d'élus, sur l'initiative de la Maire de Sorde l'Abbaye. Si ce projet est présenté comme une opportunité touristique, on perçoit facilement tout son intérêt du point de vue des déplacements des habitants, en particulier pour les jeunes : rencontrer des amis à l'Abbaye d'Arthous, y effectuer un stage ou profiter des ressources informatiques qu'elle pourrait mettre à disposition des jeunes, ou encore venir travailler dans les entreprises de kiwi du sud du territoire pour un emploi saisonnier.

Acteurs concernés

La voirie, support de déplacements du quotidien entre les bourgs, peut être de responsabilité communale, intercommunale ou départementale. Elle peut concerner le territoire d'un même EPCI ou de plusieurs EPCI. Ainsi, chaque itinéraire est particulier



d'autant que le type d'aménagement le concernant peut varier (ci-dessous le cas de la voie tram).

Dès lors que l'on additionne une préoccupation de proximité et une diversité de situations, il apparaît que les « pilotes » de la démarche doivent être les EPCI, rang le plus approprié pour coordonner des actions aux échelles communautaires et intercommunales.

Par ailleurs, il convient de noter que l'ADEME, le CEREMA et l'AUDAP, voire la SAFER, sont des partenaires techniques qu'il est opportun de consulter.

Outils mobilisables ou à développer

Idem en ce qui concerne les outils mobilisables, ils seront identifiés de manière spécifique pour chaque projet. Par exemple, pour la voie tram :

- Prise de compétence de la CCPOA pour identifier ce trajet comme d'intérêt communautaire
Le conseil départemental s'est engagé à mettre à disposition des moyens techniques pour avancer dans la définition du projet (relevé GPS). Il pourrait également mettre à disposition son ingénierie pour rédiger et passer les conventions de passage avec les propriétaires fonciers privés. Il pourrait aussi labelliser l'itinéraire, pour donner accès à des subventions de l'Europe qui pourraient être demandées au titre du patrimoine historique immatériel.

- Le conseil régional pourrait débloquer des fonds Leader, notamment si l'itinéraire relie la gare de Peyrehorade.
- Des financements pourraient être trouvés dans le cadre du programme Petite Ville de Demain sur la portion qui se trouve sur Peyrehorade.

Financement et dispositifs mobilisables

Par exemple, pour la voie tram, il a été convenu que le conseil départemental contribuait à hauteur de 30%. Une condition a été demandée : que CCPOA prenne la compétence piste cyclable. A noter : un financement du conseil régional est possible s'il y a aussi un intérêt touristique, comme une connexion à l'Eurovélo.

- L'État, sous réserve des critères d'éligibilités et des calendriers fixés lors des appels à projets.
- De manière générale, on retiendra selon les cas :
- Dotation de soutien à l'investissement local
- conseil départemental 40
- Conseil régional Nouvelle Aquitaine
- Appels à projets dédiés

Calendrier

Cellule projet par EPCI avec articulation PETR à court terme 2023/2024
Projets : en fonction de la maturité. Par exemple pour la voie tram : le projet est enclenché. Il devrait être terminé en 2023-2024.

Points de vigilance

- Bien faire la différence entre « itinéraire », qui résulte d'un besoin de déplacement et « solution technique », qui peut varier selon la portion d'itinéraire envisagée
- Bien définir le besoin et rassembler politiquement les communes qui portent l'itinéraire
- Ne pas écarter les projets impliquant une multiplicité des partenaires dont les compétences sont concernées par l'itinéraire. Cela renchérit le nombre de financeurs possibles.
- Bien saisir les appels à projets de l'État et de l'Europe lorsqu'ils sont publiés, grâce à une veille dédiée avec l'appui de la DDTM et de la DREAL.

Acteurs concernés -pour la voie tram

Pilotes : CCPOA

Partenaires :

Collectivités : conseil départemental, communes concernées

Autres : Propriétaires fonciers concernés par la partie privée, ADEME, CEREMA, AUDAP, SAFER, SDIS

Cibles : Les habitants de Peyrehorade, Cauneille, Cagnotte, Gaas, Pouillon

Projet 5 - Développer le transport à la demande

Finalité : Accompagner les personnes âgées et les jeunes qui ne peuvent pas se déplacer seuls, améliorer l'accessibilité des aménités, services et équipements pour les plus vulnérables

Statut : Service existant côté CCPOA à conforter - Service à mettre en place côté MACS

Acteurs : Chaque EPCI concerné (pilotes), conseil régional, communes, conseil départemental, Trans-Landes, PETR (partenaires)

Échéance : Négociations sur le règlement d'intervention avec CCPOA à démarrer maintenant - Nouvelles boucles à MACS avant 2026

Lieux pilotes potentiels : Une adaptation du règlement de la Région aux spécificités de CCPOA

Deux nouvelles boucles à MACS :

- une boucle vers Soustons (Magescq, Azur, Tosse, Seignosse, St Geours),
- une autre vers Saint-Vincent-de-Tyrosse (Saubusse, Josse, Saint Jean de Marsacq, Saubrigues, Bénesse Maremne, Saint Martin de Hinx, Sainte Marie de Gosse)

Interactions : Accompagnement social

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour la vie quotidienne des habitants : Améliorer l'accessibilité des services et équipements pour les personnes les plus vulnérables - Plus de convivialité

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour les paysages et les milieux de vie : Réduire l'autosolisme et les émissions de CO2

Ce que le projet transforme concrètement sur le territoire pour pour la vie économique et politique : Améliorer l'accessibilité des services et équipements pour les personnes les plus vulnérables

Ce projet s'appuie entre autres sur les idées suivantes qui ont émergé dans les ateliers :

- Compléter l'offre TAD existante sur CCPOA par une liaison Pouillon/Peyrehorade
- Développer une offre TAD pour les communes de MACS insuffisamment desservies par les lignes de bus Yégo et pour répondre aux besoins communaux
- Accompagner les clients sur une 1ère réservation, former le conseiller numérique pour aider à l'inscription sur la plateforme PADAM
- Donner de la visibilité à l'offre TAD existante sur CCPOA pour que plus de personnes adhèrent au dispositif, notamment les jeunes

Présentation du projet

Le transport à la demande est un service de transport collectif. Il se distingue d'autres services par le fait que l'itinéraire n'est pas fixe et les véhicules ne respectent pas un horaire précis. Mais les voyages ne sont pas individuels et un opérateur se charge de la réservation, de la planification et de l'organisation afin de prendre en charge l'ensemble des voyageurs.

Dans l'impossibilité de mettre en place un service régulier, le TAD ne constitue pas une solution pour des déplacements contraints et réguliers.

Transp'Orthe, développé sur le périmètre de la CCPOA, est considéré comme exemplaire à l'échelle de la région. Les deux lignes existantes sont financées à hauteur de 60% par le conseil régional qui est l'AOM sur ce périmètre depuis juillet 2021.

Le financement du nouveau trajet entre Pouillon et Peyrehorade est pris en charge par CCPOA, car toute nouvelle offre de mobilité supplémentaire est suspendue par le conseil régional jusqu'à la mise en place d'un contrat opérationnel de mobilité (COM). Les nouveaux contrats seront alors soumis à la réglementation d'intervention spécifique mise en place par le conseil régional avec des modifications concernant le service.

Ces modifications pourraient avoir comme conséquence l'augmentation des coûts et des tarifs appliqués. CCPOA revendique un règlement adapté pour le sud des Landes, afin que le service existant, qui fonctionne très bien, n'ait pas à « rentrer dans le moule régional » et garde son attrait.

Pour les élus de CCPOA, le nombre d'utilisateurs reste encore trop faible. Ce contexte politique et institutionnel ainsi que les coûts de fonctionnement élevés rentrent en tension avec la volonté d'améliorer ce service (dimension sociale et solidaire sur CCPOA) et de le développer sur MACS. Il est nécessaire de mettre en place des mesures pour mieux partager le coût entre les différents partenaires et de mieux communiquer sur le dispositif, notamment auprès des personnes âgées et des jeunes.

Le TAD a été également testé par MACS, mais n'a pas été porté par les élus qui défendaient la mise en place des lignes de bus régulières. L'intercommunalité souhaite tester à nouveau l'idée sur des trajets où l'offre en TC régulier n'est pas possible.

Enfin, l'échelle intercommunale semble être la bonne échelle pour le développement de ce service dispositif de transport de proximité. Il est possible de mutualiser les équipements ainsi que la plateforme qui est en charge de la réservation, de la planification et de l'organisation des trajets pour réduire les coûts.

Le projet consiste à conforter le service TAD sur CCPOA et à le développer sur les autres EPCI dans une démarche qui permette aux élus communaux de se l'approprier. Il consiste également à revoir les partenariats pour faciliter le financement et respecter l'attrait de la solution actuelle. Il propose de mutualiser les outils et dispositifs d'animation et de communication.

Actions et modalités de mise en œuvre

1. Mettre en débat le service attendu afin d'adapter le règlement régional existant aux spécificités du territoire

- Revoir le rôle du conseil régional dans le dispositif dans le cadre d'un futur COM pour une plus grande souplesse dans le déploiement du service à l'échelle de la CCPOA : mettre en place un groupe de travail avec le conseil régional et Trans-Landes pour construire un cadre d'action qui permet d'intégrer les spécificités territoriales dans la décision.

2. Mettre en place une cellule de projet unique par les deux EPCI avec les partenaires potentiels

- Organiser des temps d'échange avec les opérateurs, les usagers, les techniciens et les élus de deux EPCI et du conseil régional pour : identifier les freins et les avantages de Transp'Orthe ; se mettre d'accord sur les besoins de deux territoires et les modes de coopération possibles ; mettre l'accent autant sur la question de mobilité que la dimension sociale et solidaire du service.

- Travailler sur un projet de mutualisation concernant l'animation (plateforme en charge de la réservation, de la planification et de l'organisation des trajets), la communication et les équipements pour réduire les coûts.

- Eventuellement, mettre en place un comité des partenaires avec le conseil régional, en vue d'un contrat opérationnel de mobilité sur la question pour les EPCI non AOM.

OÙ ET QUAND UTILISER LE BUS TRANSP'ORTHE ?



AU DÉPART DE L'UNE DES 9 COMMUNES...

Estibeaux - Mairie
Habas* - Mairie
Gaas - École
Mimbaste - Salle culturelle
Misson* - Mairie
Moucardès - Mairie
Ossages - Salle des sports
Pouillon* - Mairie
Tilh - Ancienne Poste
A votre domicile (sur conditions)

3 DESTINATIONS

Peyrehorade - Maison de retraite, Gare, Piscine, Espace France Services
Dax - Hôpital, Place Saint-Pierre, Pôle Emploi, Gare
Orthez - Parking rue du Viaduc

Du mardi au samedi (sauf jours fériés) à destination de :

Mardi	↻ ORTHEZ de 9h30 à 11h30
Mercredi	↻ PEYREHORADE de 9h30 à 11h30 <i>* Desserte expérimentée depuis Pouillon, Misson et Habas du 4 mai au 26 octobre 2022</i>
Mercredi	↻ DAX de 14h30 à 17h30
Jeudi	↻ PEYREHORADE de 9h30 à 11h30
Vendredi	↻ PEYREHORADE de 14h30 à 17h30
Samedi	↻ DAX de 9h à 11h

AU DÉPART DE L'UNE DES 15 COMMUNES...

Bélus - Mairie
Cagnotte - École primaire
Cauneille - École primaire
Hastingues - Mairie
Labatut - Mairie
Oeyregave - Mairie
Orist - Fronton
Orthevielle - Mairie
Pey - Parking de l'école
Peyrehorade - Piscine
Port-de-Lanne - Mairie
St-Cricq-du-Gave - Mairie
St-Etienne d'Orthe - Hall des Sports
St-Lon-les-Mines - Poste
Sorde L'Abbaye - Mairie
A votre domicile (sur conditions)

2 DESTINATIONS

Peyrehorade - Maison de retraite, Gare, Piscine, Espace France Services
Dax - Hôpital, Place Saint-Pierre, Pôle Emploi, Gare

Du mardi au samedi (sauf jours fériés) à destination de :

Mardi	↻ DAX de 14h30 à 17h30
Mercredi	↻ PEYREHORADE de 9h à 11h ou de 9h45 à 11h45
Jeudi	↻ DAX de 14h30 à 17h30
Vendredi	↻ PEYREHORADE de 9h30 à 11h
Samedi	↻ DAX de 14h30 à 17h30

Guide de voyageur pour utiliser le service Transp'Orthe

Acteurs concernés

Pilotes : Chaque EPCI concernée, voire plusieurs si la boucle du TAD traverse deux territoires

Partenaires :

Collectivités : conseil régional, conseil départemental, communes
 Autres : PETR, Translandes

Cibles : Les habitants

- Déployer le service à l'échelle de deux EPCI en lien avec leurs besoins spécifiques.

- Elargir le cercle des partenaires pour une plus grande participation financière des acteurs institutionnels en soulignant les différentes missions portées, par exemple dans le cadre des actions de solidarité de la Région et/ou de département.

3. Communiquer sur le service auprès des habitants

- Communiquer sur le service et sensibiliser les usagers pour agrandir son public qui est constitué essentiellement des personnes âgées.

4. Mettre en place un nouveau service TAD sur MACS pour relier les communes rurales aux centralités principales

- Identifier plusieurs trajets tests qui relient des communes rurales aux centralités principales de MACS ou des intercommunalités voisines. Identifier des lignes de financement à l'échelle intercommunale et auprès des partenaires. Mettre en place un service sur ces trajets avec Trans-Landes.

- Évaluer l'impact et l'usage après une période d'expérimentation d'un an. Pérenniser les lignes qui fonctionnent, modifier les trajets qui ne fonctionnent pas pour une nouvelle campagne d'expérimentation sur une deuxième année.

Les actions en cours sur lesquelles s'appuyer

Transp'Orthe sur CCPOA : Il s'agit d'un service très apprécié des usagers avec un taux de remplissage du véhicule élevé. Comme expliqué ci-dessus, l'enjeu aujourd'hui est de le développer, en accord avec le conseil régional qui est la nouvelle AOM sur le secteur.

Une nouvelle boucle va prochainement être mise en œuvre : Pouillon-Habas-Peyrehorade afin de donner accès au marché traditionnel le mercredi à Peyrehorade.

Acteurs concernés

Les deux EPCI sont les premiers concernés par ce service de proximité, même si les trajets dépassent les limites intercommunales pour atteindre des centralités à l'échelle du bassin de vie. Bien qu'ils n'aient pas les mêmes compétences en la matière, ils peuvent jouer, de concert, un rôle de pilote en lien avec d'autres partenaires :

- le PETR dans le cadre d'un contrat opérationnel de mobilité.
- Le conseil régional en tant qu'AOM régionale et AOM locale sur le territoire de CCPOA.
- Le conseil départemental, considérant le caractère social et solidaire du service.
- Trans-Landes, opérateur en charge de Transp'Orthe, partenaire technique indispensable.

- Les communes, pour la communication sur les services auprès de leurs habitants.

Le fait que certains EPCI aient gardé l'AOM, et d'autres l'aient déléguée à la Région complique le jeu d'acteurs ainsi que le montage.

Le conseil régional est un partenaire privilégié en tant qu'AOM à l'échelle régionale et à l'échelle territoriale (CCPOA).

Outils mobilisables ou à développer

Plusieurs outils juridiques et/ou organisationnels peuvent être mis à disposition des deux EPCI:

- Loi LOM qui, depuis le 1er janvier 2020 :
 - Propose des Contrats opérationnels de Mobilité
- MODALIS – transports Nouvelle-Aquitaine pour communiquer sur le service

Financement et dispositifs mobilisables

- Financement du conseil régional : cofinance un montant maximum de 4€ par habitant (Sur le Pays d'Orthe et Arrigans, à titre d'exemple 24000 hab * 4€ = 96000 €).
- Financement EPCI – ressources propres
- Financement du conseil départemental sur le volet social et solidarité

Calendrier

- Mise en place d'une cellule projet, organisation d'un premier temps d'échange avec les élus, identification d'un chef de file, d'ici mi-juin 2023
- Conforter le service à l'échelle du POA, d'ici mi-juin 2023
- Mettre en place un service en format test à MACS, d'ici fin 2024
- Pérennisation du service à MACS, d'ici 2026

Points de vigilance

- Portage politique pour pérenniser le service, rôle du COM
- Mise en avant de la vocation sociale et solidaire du dispositif
- Des trajets avec des attracteurs comme lieux de destination
- Des trajets à assez petite échelle pour être sur mesure



DEVILLERS & ASSOCIÉS avec Urban-Eco SCOP | EAU | Gaëlle Anastasio | HJG Aménagement Décision Conseil