

# Rapport de diagnostic

septembre 20

## Pays Landes Nature Côte d'Argent



Etude mobilité

Document cofinancé par la Région Nouvelle-Aquitaine et le fonds européen LEADER







<b>1.</b>	<b>Contexte et enjeux de la mission</b>	<b>6</b>
1.1.	<b>Un territoire attractif et à enjeux</b>	<b>6</b>
1.2.	<b>Une mission s'inscrivant dans le contexte de l'adoption de la LOM</b>	<b>8</b>
1.2.1.	De la LOTI à la LOM	8
1.2.2.	La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) : quels enjeux pour les communautés de communes ?	9
<b>2.</b>	<b>Analyse socio-Economique du territoire</b>	<b>10</b>
2.1.	<b>Les grandes caractéristiques démographiques</b>	<b>10</b>
2.1.1.	Une population surtout concentrée au nord du territoire	10
2.1.2.	Un territoire en forte croissance démographique	11
2.1.3.	Un territoire à forte proportion de seniors	12
2.2.	<b>Emploi et économie</b>	<b>13</b>
2.2.1.	Un territoire d'industrie et de services	13
2.2.2.	Les enjeux liés à l'accès à l'emploi et à la formation	15
2.3.	<b>Les flux</b>	<b>16</b>
2.3.1.	Les flux domicile-travail	16
2.3.2.	Les flux domicile-étude	21
2.3.3.	Les principaux équipements et services	22
2.4.	<b>Un territoire à vocation touristique littorale affirmée</b>	<b>24</b>
2.4.1.	Panorama global de la fréquentation touristique	24
2.4.2.	L'offre en hôtels et campings	26
2.4.3.	Les résidences secondaires	28
2.4.4.	Les remarques apportées par les Offices de Tourisme du territoire	29
<b>3.</b>	<b>Diagnostic de l'offre de mobilité</b>	<b>30</b>
3.1.	<b>Un territoire fortement dépendant de l'automobile</b>	<b>30</b>
3.2.	<b>L'offre de transports publics</b>	<b>31</b>
3.2.1.	Le réseau ferré	31
3.2.2.	Les transports interurbains et scolaires	35
3.2.3.	Les réseaux de transport locaux	40
3.2.4.	Les conditions du transport public sur le territoire : bilan critique	45
3.3.	<b>Les infrastructures cyclables</b>	<b>46</b>
3.3.1.	Etat des lieux des infrastructures cyclables sur le territoire	46
3.3.2.	Un réseau plutôt orienté vers les loisirs que la mobilité quotidienne	48
3.3.3.	Les enjeux liés à la mobilité cyclable dans le cadre de la LOM	48
3.4.	<b>L'utilisation partagée de la voiture</b>	<b>49</b>
3.4.1.	Etat des lieux du covoiturage sur le territoire	49
3.4.2.	La Cast'Air : véhicule partagé à Castets	50
3.4.3.	Le covoiturage : un enjeu important dans le cadre de la LOM	51
<b>4.</b>	<b>Les résultats de l'enquête téléphonique</b>	<b>52</b>
4.1.	<b>Caractéristiques de l'échantillon</b>	<b>52</b>



4.1.1.	Caractéristiques principales	52
4.1.2.	Communauté de communes d'origine	52
4.1.3.	Déplacement domicile - travail	53
<b>4.2.</b>	<b>Dans une semaine type : la voiture fortement plébiscitée</b>	<b>54</b>
4.2.1.	Moyens de transport dans une semaine type	54
4.2.2.	Zoom sur l'utilisation de la voiture	55
<b>4.3.</b>	<b>Connaissance, utilisation et satisfaction de l'offre de transport</b>	<b>56</b>
4.3.1.	Connaissance et satisfaction globale des moyens de transport	56
4.3.2.	L'utilisation du car régional (ex-XLR, ex-RDTL)	58
4.3.3.	L'utilisation du TER	58
4.3.4.	L'utilisation des Navettes plages	60
<b>4.4.</b>	<b>Avis sur les objectifs</b>	<b>60</b>
<b>5.</b>	<b>Enjeux liés à la suite de l'étude</b>	<b>63</b>

1.



# 1.

## 1. CONTEXTE ET ENJEUX DE LA MISSION

### 1.1. Un territoire attractif et à enjeux

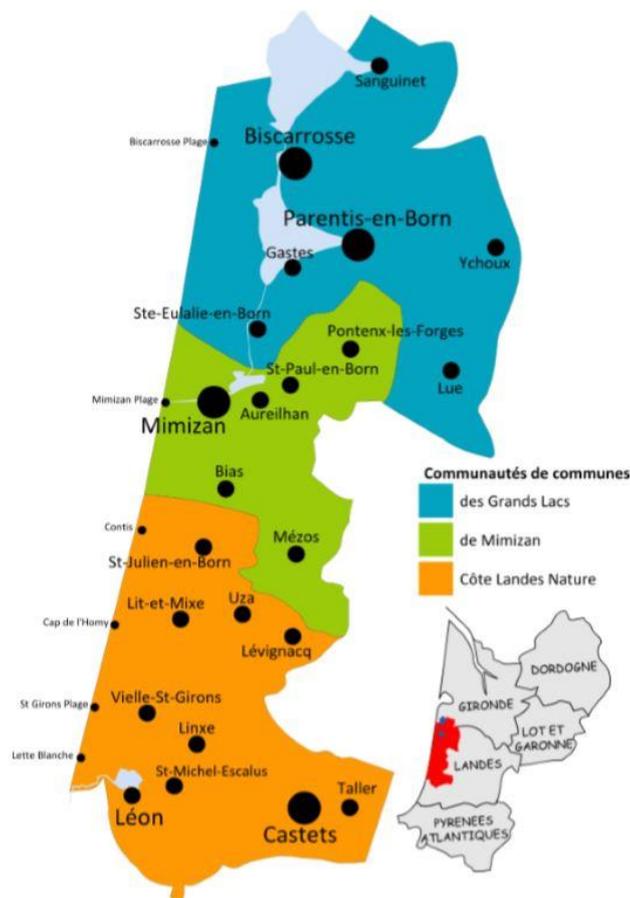
Le Pays Landes Nature Côte d'Argent regroupe 3 communautés de communes du littoral gascon : la CC des Grands Lacs, la CC de Mimizan et la CC Côte Landes Nature.

L'ensemble compte environ 52 000 habitants répartis sur 23 communes, dont les plus peuplées sont Biscarrosse, Parentis et Mimizan.

Le territoire est desservi par l'A63 (axe Bordeaux-Espagne) et comporte une gare TER à Ychoux. Il s'agit d'un territoire composé à 85% de forêt, se caractérisant par de très faibles densités de population hors des principaux centres urbains, du fait des caractéristiques historiques de peuplement des Landes de Gascogne.

Néanmoins, le territoire connaît une réelle dynamique démographique, notamment au nord où les communes de Sanguinet, Biscarrosse et Parentis sont en forte croissance du fait du dynamisme voisin du Bassin d'Arcachon et de l'aire urbaine bordelaise.

Le sud du pays est plutôt tourné vers l'agglomération dacquoise, voire bayonnaise pour des motifs occasionnels.



Le territoire d'étude (source : CCTP)

# 1.

Le territoire est également marqué par l'importance du tourisme, et principalement du tourisme balnéaire (océanique comme lacustre). Certaines stations et notamment Biscarrosse-Plage et Mimizan-Plage génèrent des flux conséquents et possèdent des capacités d'accueil importantes, le littoral landais étant également marqué par la présence de petites stations à format réduit et de longues plages sauvages attirant des amateurs de calme et de nature.

Cette littoralité confère au territoire d'étude un caractère important de saisonnalité dans les déplacements.

De plus, l'attractivité touristique du territoire est également liée à la présence d'infrastructures cyclables de qualité telles que la Vélodyssée.



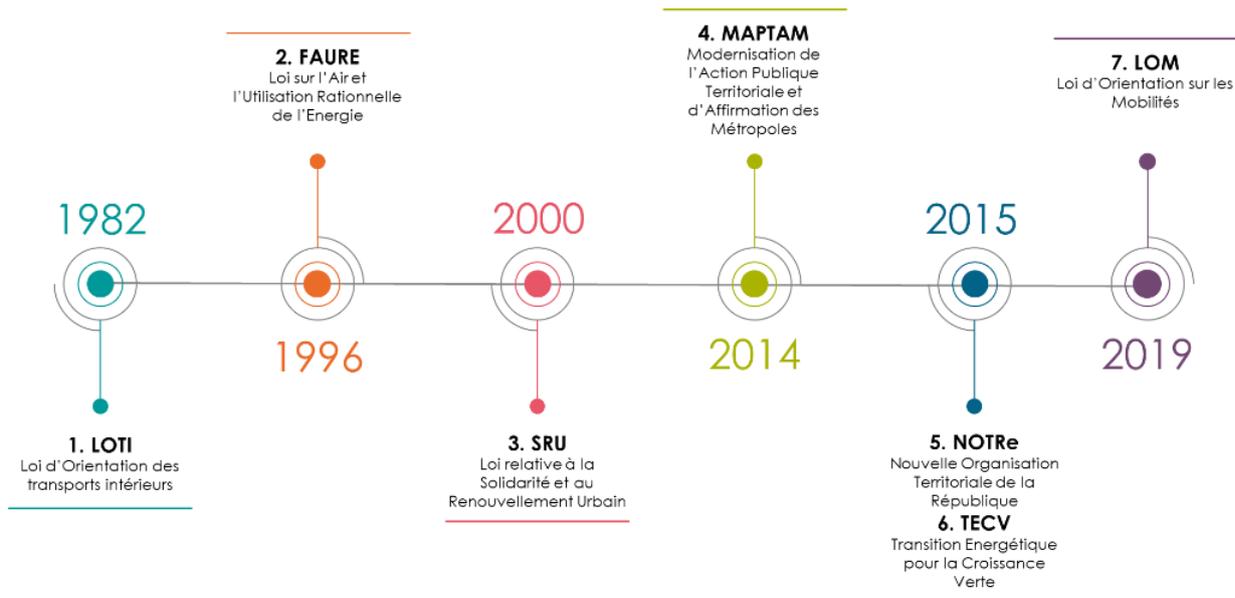
*Sur le lac de Biscarrosse (photo Tecurbis)*

# 1.

## 1.2. Une mission s'inscrivant dans le contexte de l'adoption de la LOM

### 1.2.1. De la LOTI à la LOM

La loi d'orientation des mobilités s'inscrit dans un paysage législatif en pleine évolution ces dernières années, comme le souligne la frise ci-dessous :



Le contexte institutionnel a longtemps été marqué par la LOTI, affirmant l'existence du droit au transport, devant permettre à chacun de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, et prescrivant la passation de contrats entre l'opérateur et l'Autorité organisatrice.

Cette loi a été complétée par la Loi LAURE et la loi SRU sur des volets assez spécifiques.

Les évolutions se sont accélérées à partir de 2014 avec :

- **La loi Maptam – 2014 – qui a notamment :**

- Remplacé la notion d'AOTU par les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour tenir compte de l'évolution et de la diversification des solutions de mobilité,
- Fait de la Région le chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transport (et a instauré le SRI),
- Remplacé la notion de périmètre de transport urbain (PTU) par celle de Ressort territorial (RT), afin de prendre acte de l'extension des PTU,
- Opéré la décentralisation du stationnement payant sur voirie (FPS).

- **La loi NOTRE – 2015 – qui a notamment :**

- Clarifié les compétences des différents échelons en matière de mobilité, ainsi que les notions de transport urbain et interurbain,
- Opéré le transfert de la compétence d'organisation des services de transports routiers interurbains, réguliers et à la demande, et scolaires, des Départements aux Régions.

## 1.2.2. La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) : quels enjeux pour les communautés de communes ?

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) s'inscrit dans une réflexion autour de 4 enjeux liés à la mobilité :

- La **crise environnementale** qui nécessite de diversifier les moyens de transport pour se tourner vers des moyens moins polluants.
- Le **manque d'investissement pour les mobilités du quotidien** ; les investissements ont longtemps été tournés vers les grands projets structurants.
- La **dépendance à la voiture** dans de nombreux territoires (notamment peu denses). Cela engendre : un coût important pour le budget des ménages, un accès difficile aux services et au lien social pour ceux qui ne possèdent pas de voiture (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, étudiants).
- La multiplication des **transports innovants** (par exemple, covoiturage permis par le partage de la donnée). Cela engendre : une nécessaire coordination entre les différents moyens de transport et entre les acteurs publics et privés.

La LOM induit une couverture de l'ensemble du territoire par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et redéfinit la gouvernance-type de la mobilité, selon deux niveaux de collectivités :

- Une **AOM régionale** : la région est confortée dans son rôle de chef de file de la mobilité à l'échelle régionale.
- Une **AOM locale** : l'intercommunalité est l'échelle privilégiée pour répondre aux attentes des usagers dans leurs mobilités quotidiennes

Concernant les mobilités du quotidien dans les territoires peu denses, la LOM prend plusieurs mesures, notamment de soutien aux mobilités actives (mise en œuvre d'un Plan Vélo) et aux mobilités partagées (incitation au covoiturage), d'aide à la mobilité pour les personnes à mobilité réduite ou encore de réorientation des investissements vers les transports du quotidien et le ferroviaire.

**Sans être une étude d'ordre économique ni juridique, l'étude mobilité lancée par le PETR sera un outil d'aide à la décision pour les Communautés de communes quant à leur positionnement par rapport à l'exercice de la compétence mobilité.**

# 2.

## 2. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE DU TERRITOIRE

### 2.1. Les grandes caractéristiques démographiques

#### 2.1.1. Une population surtout concentrée au nord du territoire

Le PETR Landes Nature Côte d'Argent regroupe 53 507 habitants répartis dans 23 communes pour une superficie de 1 635,3 km<sup>2</sup>. Il comprend 13,1% de la population du département des Landes (407 444 habitants) pour 17,7% de sa surface.

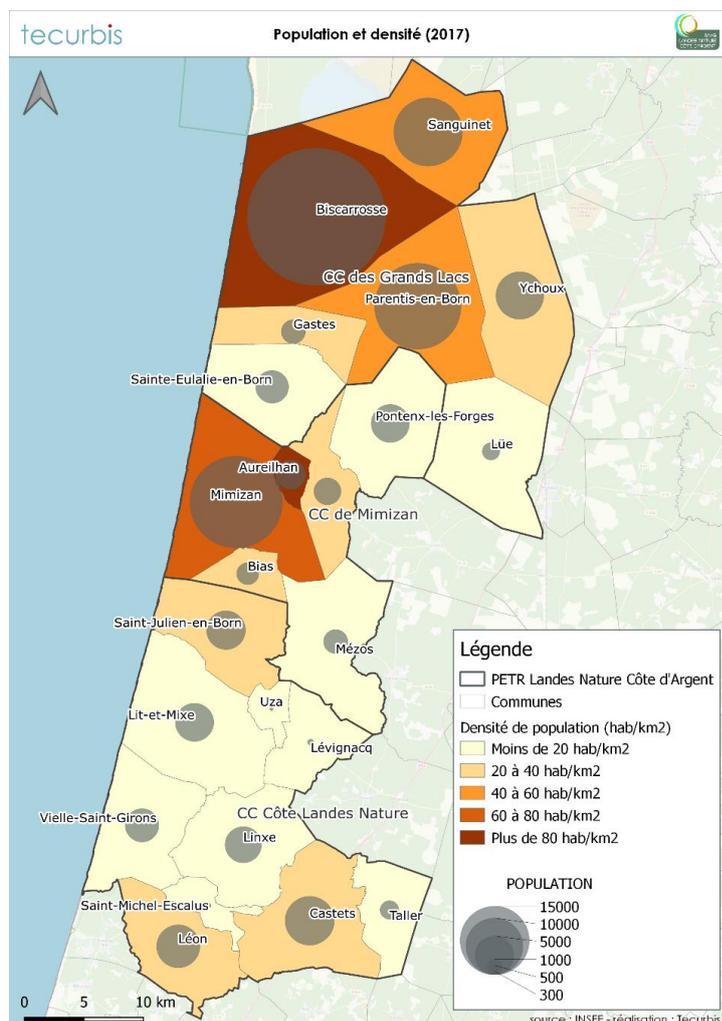
La CC des Grands Lacs concentre à elle seule 55,2% de la population du PETR avec 29 527 habitants, alors que la CC de Mimizan en compte 12 197 et la CC Côte Landes Nature en compte 11 783.

C'est essentiellement dans la partie nord du territoire que se concentre la population autour des polarités que constituent Biscarrosse (14 182 habitants) et Mimizan (7 018 habitants). En moindre mesure, la Commune de Castets et ses 2 388 habitants fait figure de polarité locale au sud. Le territoire est majoritairement composé de communes de moins de 1500 habitants, avec 13 communes sous ce seuil, dont 9 communes ayant moins de 1000 habitants.

Cette concentration de la population se confirme avec les données de densité de la population, avec des densités allant au-delà de 80 hab/km<sup>2</sup> pour les communes de Biscarrosse et Aureilhan (du fait de sa petite superficie) alors que la partie sud du territoire ne dépasse pas les 40 hab/km<sup>2</sup>.

Dans son ensemble, le PETR Landes Nature Côte d'Argent est un territoire peu dense avec seulement 32,7 hab/km<sup>2</sup>, tout comme l'ensemble du département (44,1 hab/km<sup>2</sup>), bien loin de la densité de population constatée en Région Nouvelle-Aquitaine (70,9 hab/km<sup>2</sup>) et en France (105,1 hab/km<sup>2</sup>).

La CC des Grands Lacs affiche une densité semblable à l'ensemble du département avec 44,2 hab/km<sup>2</sup>, tandis que les CC de Mimizan et CC Côte Landes Nature n'ont une densité respective que de 33,8 hab/km<sup>2</sup> et 19,4 hab/km<sup>2</sup>. 85% du territoire est composé de forêt.



**Le PETR Landes Nature Côte d'Argent est un territoire peu dense et dont la population se concentre essentiellement dans sa moitié nord.**

# 2.

## 2.1.2. Un territoire en forte croissance démographique

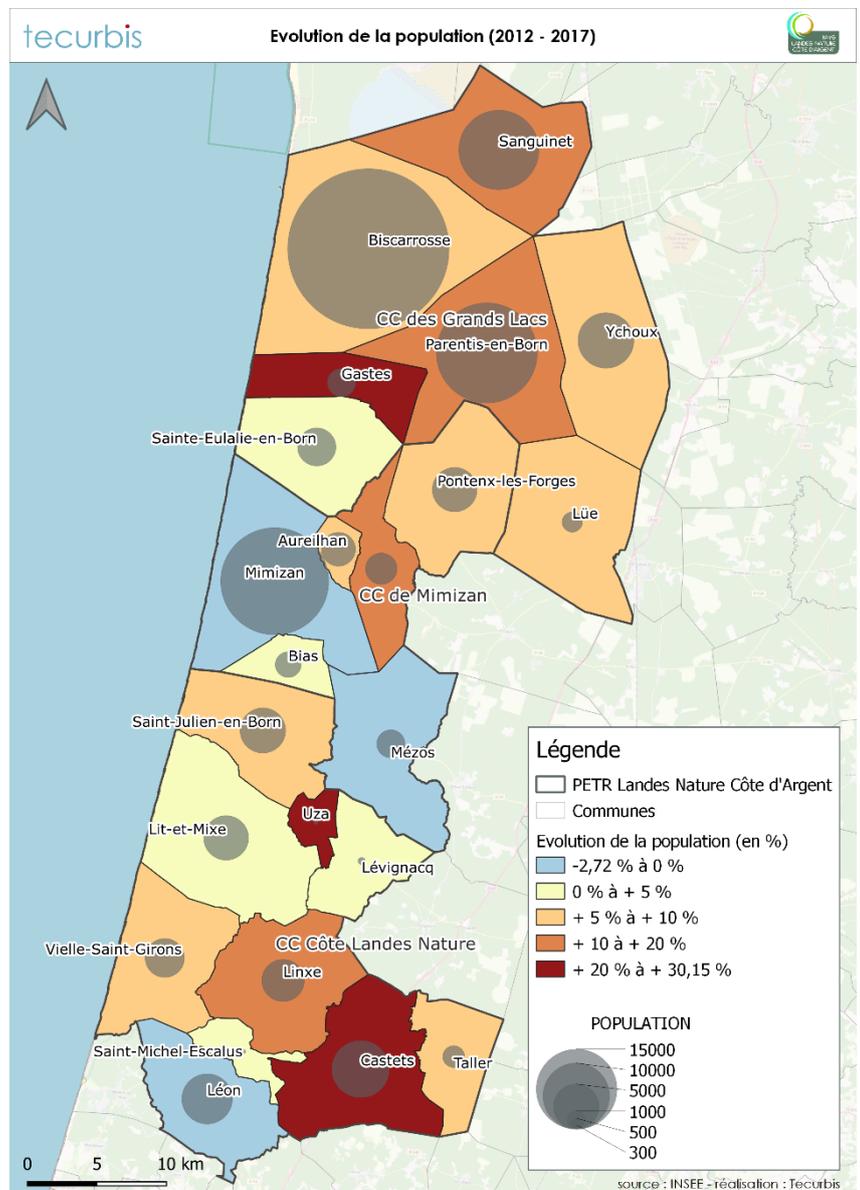
Le territoire du PETR connaît une forte croissance démographique avec + 3700 habitants entre 2012 et 2017, soit +7,6%.

20 communes du territoire connaissent un accroissement de leur population, en particulier dans la moitié nord du PETR. Autour de Biscarrosse, les communes de Sanguinet et Parentis-en-Born connaissent un accroissement de leur population de plus de 10%, tandis que la commune de Gastes enregistre une hausse de quasiment 30%.

Dans la partie sud, la commune de Castets enregistre la plus forte hausse, à plus de 20%. Dans une moindre mesure, les communes de Linxe, Taller et Vielle-Saint-Girons connaissent un accroissement moyen de leur population. Notons que la commune de Uza enregistre une forte croissance, bien que cette évolution est à relativiser en raison de la très faible population communale (195 habitants en 2017).

Enfin, trois communes ont vu leur population légèrement diminuer : Mimizan, Mézos et Léon.

L'évolution n'est pas égale entre les intercommunalités composant le PETR, avec les Communautés de Communes des Grands Lacs et Côte Landes Nature enregistrant respectivement un accroissement de +9,7% et +8,4%, alors que la Communauté de Communes de Mimizan une croissance plus mesurée, autour de 2%.



Sur la période 2012 – 2017, le PETR Landes Nature Côte d'Argent a enregistré une augmentation de plus de 3 700 habitants (+7,6%), soit une augmentation largement supérieure à celle du département des Landes (+3,7%), de la région Nouvelle-Aquitaine (+2,6%) et de l'ensemble de la France (+2%).

# 2.

## 2.1.3. Un territoire à forte proportion de seniors

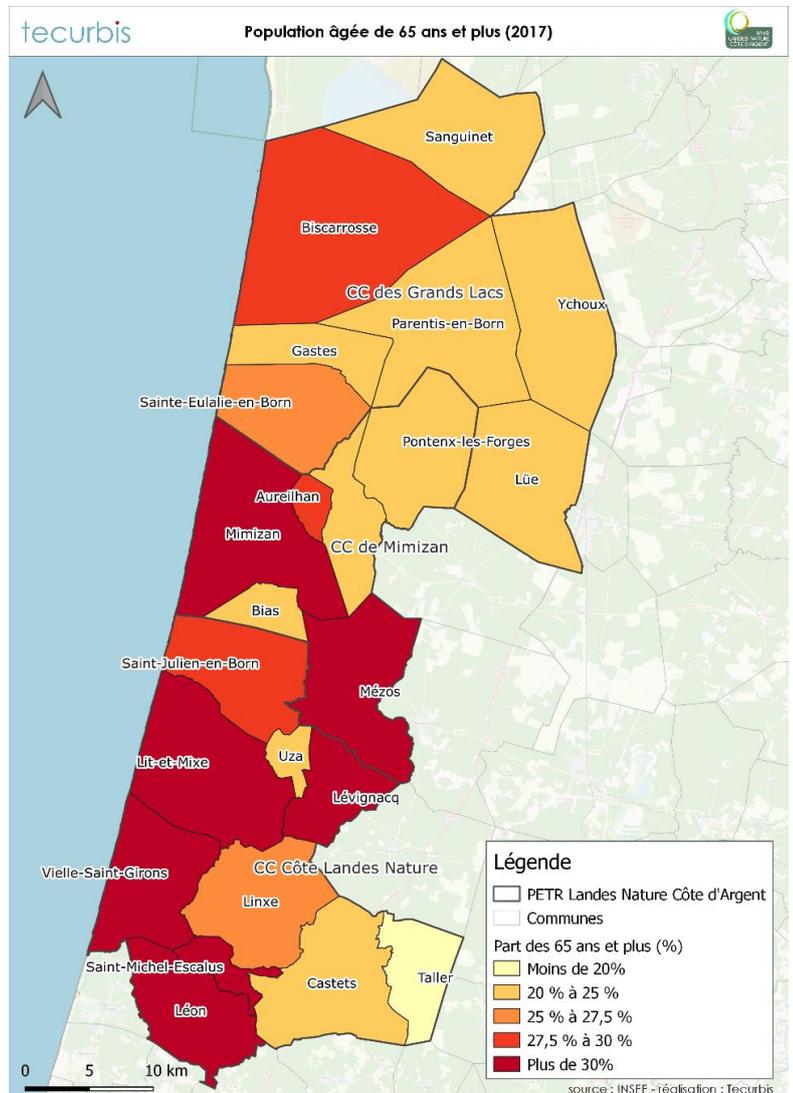
Dans le cadre du diagnostic de mobilité, il paraît intéressant de relever la part de population de plus de 65 ans au sein des communes du PETR. La population senior tend peu à peu à perdre en autonomie et en mobilité, notamment avec la perte de l'usage de la voiture, et devient de fait vulnérable sur ce point et un public cible d'une politique de mobilité dans un territoire à la fois littoral et rural.

Le territoire du PETR affiche une part de population âgée de 65 ans et plus très élevée avec 27,4%, là où l'on en dénombre 21,5% dans le département des Landes, 21% en région Nouvelle-Aquitaine et 17,4% à l'échelle nationale.

La Communauté de Communes de Mimizan comprend la part de personnes âgées de 65 ans et plus la plus importante avec 31,1%, tandis que les Communautés de Communes Côte Landes Nature et des Grands Lacs comptent respectivement 27,5% et 25,8% de personnes âgées.

Le centre et le sud du PETR sont donc les territoires affichant la part la plus élevée de personnes âgées, Mimizan étant la commune affichant la part la plus élevée à 35,1%.

Parmi les 23 communes du PETR, 7 ont une part de personnes âgées de 65 ans et plus supérieure à 30%, et une seule commune compte moins de 20% de personnes âgées dans sa population totale. Seules 3 communes ont une part de population inférieure à l'ensemble de la région Nouvelle-Aquitaine, attestant de la part importante des personnes âgées sur la population totale au sein du PETR.



**Le territoire du PETR, qui conjugue les phénomènes de littoralité et de ruralité, compte une part importante de seniors, notamment au centre et au sud. Il s'agit d'une catégorie potentiellement plus soumise à des problèmes de mobilité que le reste de la population.**

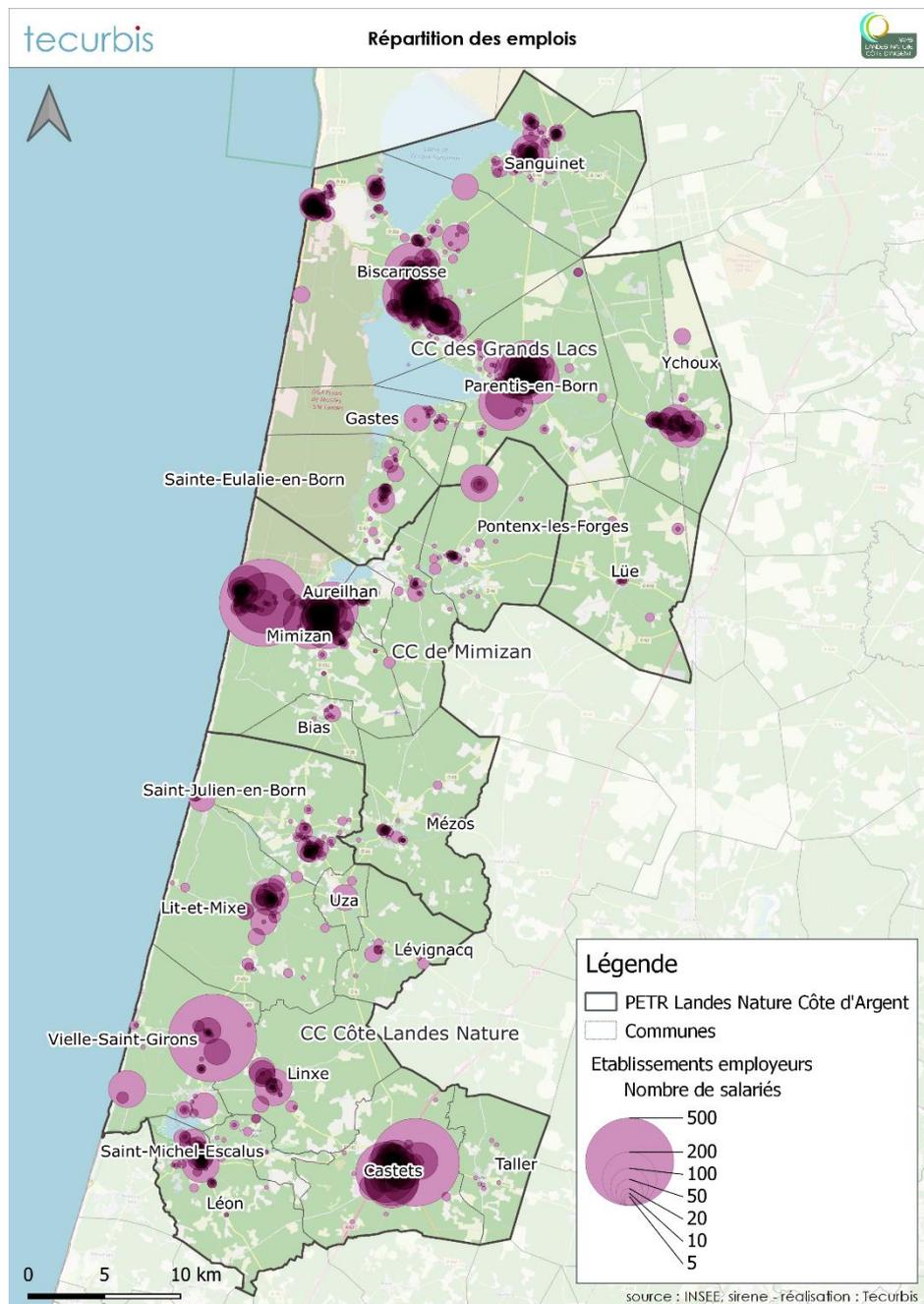
# 2.

## 2.2. Emploi et économie

### 2.2.1. Un territoire d'industrie et de services

Le territoire du PETR Landes Nature Côte d'Argent compte 16 958 emplois en 2017 (INSEE), dont 59% répartis sur les communes de Biscarrosse, Mimizan et Parentis-en-Born. En moindre mesure, la commune de Castets fait office de polarité secondaire en terme de concentration d'emplois.

La répartition des emplois est déséquilibrée entre les collectivités membres du PETR, la Communauté de Communes des Grands Lacs regroupant 8518 emplois, soit 50% du total. Les Communautés de Communes Côte Landes Nature et de Mimizan recensent respectivement 4 482 emplois (26%) et 3 958 emplois (23%).



# 2.

On dénombre 16 établissements employant plus de 100 salariés, dont trois ayant un effectif compris entre 200 et 249 salariés, et trois ayant un effectif de plus de 250 salariés. Les principaux établissements employeurs sont répartis en majorité dans les communes de Mimizan, Parentis-en-Born, Castets et Biscarrosse.

Nom	Type d'activité	Effectifs	Commune
Gascogne Paper	Industrie	250 à 499 salariés	Mimizan
Atlantique Automatismes Incendie	Industrie	250 à 499 salariés	Castets
Les Dérives Résiniques et Terpéniques	Industrie	250 à 499 salariés	Vielle-Saint-Girons
Mairie	Administration	200 à 249 salariés	Biscarrosse
Gascogne SACS	Industrie	200 à 249 salariés	Mimizan
ITM Logistique Alimentaire International	Logistique	200 à 249 salariés	Castets
Lycée Général Saint Exupéry	Enseignement	100 à 199 salariés	Parentis-en-Born
CCAS des Grands Lacs	Action sociale	100 à 199 salariés	Parentis-en-Born
Mairie	Administration	100 à 199 salariés	Mimizan
Mairie	Administration	100 à 199 salariés	Parentis-en-Born
EHPAD La Chant des Pins	Santé	100 à 199 salariés	Mimizan
Centre E.Leclerc	Alimentaire	100 à 199 salariés	Mimizan
Action Pin	Industrie	100 à 199 salariés	Castets
G.E. Solanum	Ressources humaines	100 à 199 salariés	Parentis-en-Born
Centre E.Leclerc	Alimentaire	100 à 199 salariés	Biscarrosse
Les Dérives Résiniques et Terpéniques	Industrie	100 à 199 salariés	Castets

Le territoire est très marqué par la présence de grosses industries et/ou manufactures, celles-ci représentant les trois plus gros employeurs du territoire. Parmi les plus gros employeurs figurent des administrations (communes), des sociétés de logistique, des établissements d'enseignement, de santé ou encore des magasins alimentaires.

Par ailleurs, l'ensemble du littoral (océan et lacs) et notamment les grosses stations est soumis à une forte saisonnalité des emplois, générant un afflux de population de travailleurs en juillet/août (campings, restauration, etc).

**Le territoire dispose d'un tissu d'employeurs importants, marqués par 4 pôles principaux concentrant industries et services : Biscarrosse et Parentis pour le nord, Mimizan pour le centre et Castets pour le sud. De plus, le littoral attire une importante offre saisonnière en période estivale.**

# 2.

## 2.2.2. Les enjeux liés à l'accès à l'emploi et à la formation

Le taux de chômage (INSEE 2017) est de 11,7% sur la CC des Grands Lacs, 12,1% sur la CC de Mimizan et 11,4% sur Côte Landes Nature.

C'est inférieur à la moyenne départementale landaise qui est de 13,7% et à la moyenne régionale néo-aquitaine qui est de 13,2%.

La répartition des chômeurs sur le territoire est assez homogène en proportion, avec des taux allant de 7,8% à Bias jusqu'à 14,2% à Gastes. On relève 13,1% de chômage à Biscarrosse, et 13,5% à Mimizan.

Le territoire bénéficie de la présence d'employeurs importants, ainsi que du vivier des emplois saisonniers sur le littoral, mais n'échappe néanmoins pas à un certain nombre de problèmes sociaux.

Le rapport de synthèse de lutte contre la pauvreté sur le territoire de la CC de Mimizan relève par exemple que 14% de la population de l'intercommunalité vit sous le seuil de pauvreté.

La Mission Locale de Parentis, qui couvre les territoires de la CC des Grands Lacs et de la CC de Mimizan relève quant à elle les éléments suivants :

- le nombre de jeunes accompagnés augmente chaque année, notamment du fait de l'arrivée de ménages précaires ne pouvant pas se loger dans l'agglomération bordelaise ou la COBAS,
- 29% des jeunes accompagnés n'ont aucun moyen de locomotion,
- 53% des jeunes accompagnés ont une mobilité réduite à la ville ou au canton,
- contrairement à Dax ou Mont-de-Marsan, il n'existe aucun dispositif d'aide au permis de conduire sur le territoire, ni d'organisme de location de scooters,
- il n'existe aucune liaison en transport public entre Mimizan et Parentis, or le Pôle Emploi est situé à Parentis.

**Le territoire du PETR connaît des problématiques importantes et croissantes d'accès à l'emploi, dans un territoire en fort développement démographique en lien avec l'essor de bassins voisins mal reliés. La mobilité à vocation sociale sera un enjeu important dans le cadre des scénarios.**

# 2.

## 2.3. Les flux

### 2.3.1. Les flux domicile-travail

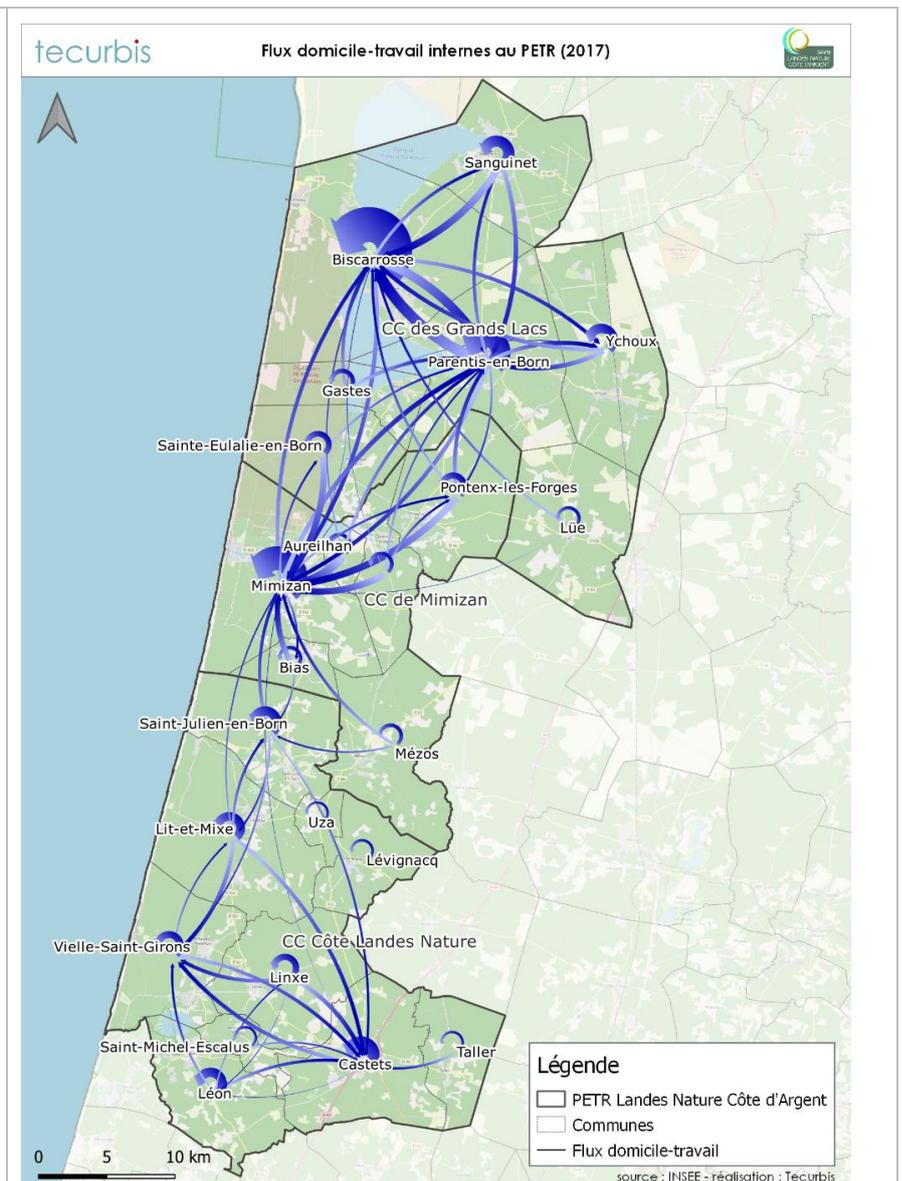
Un total de 21 140 flux domicile-travail sont comptabilisés sur le territoire, répartis de la manière suivante :

- 13 582 flux internes, soit 64% des flux totaux qui ont pour origine et pour destination une commune du PETR,
- 4 730 flux sortants, soit 22% des flux totaux qui ont pour origine une commune du PETR et pour destination une commune extérieure,
- 2 828 flux entrants, soit 13% des flux totaux qui ont pour origine une commune extérieure et pour destination une commune du PETR.

**Le périmètre du PETR est donc au global plus émetteur que récepteur concernant les flux liés au travail.**

#### 2.3.1.1. Zoom sur les flux internes

La carte ci-contre met en évidence la structure des flux domicile-travail internes au périmètre d'étude. Pour un souci de lisibilité de la cartographie, seuls les flux supérieurs à 15 ont été représentés.



# 2.

## VISION D'ENSEMBLE DES FLUX INTERNES

Tableau 1 : Flux domicile-travail internes au PETR

	EPCI d'origine	CC Côte Landes Nature	CC de Mimizan	CC des Grands Lacs	Total général
EPCI de destination	CC Côte Landes Nature	2 691	157	25	2 873
	CC de Mimizan	139	2 860	406	3 406
	CC des Grands Lacs	34	450	6 818	7 303
Total général		2 864	3 468	7 250	13 582

Les principaux flux internes au PETR sont avant tout internes aux EPCI eux-mêmes (nombres en rouge), en particulier au sein de la Communauté de Communes des Grands Lacs qui enregistre plus de 6 800 flux entre ses communes membres, soit environ la moitié du total des flux internes.

Les flux internes à Côte Landes Nature et à la CC de Mimizan sont relativement similaires en terme de volumétrie.

**Au total, 91% des flux internes au périmètre du PETR sont des flux internes à chaque EPCI membre, ce qui dénote d'une faible interaction des trois Communautés de communes entre elles concernant les flux domicile-travail. On note néanmoins un volume supérieur à 400 personnes à part quasi égale dans les deux sens entre la CC des Grands Lacs et la CC de Mimizan.**

## FOCUS SUR LA CC DES GRANDS LACS

Le tableau ci-dessous met en évidence les flux internes au PETR concernant la CC des Grands Lacs, en prenant en compte seulement les flux supérieurs à 100.

Les flux les plus significatifs sont internes aux communes de Biscarrosse, Parentis et Sanguinet.

Les flux intercommunaux les plus importants sont entre Parentis et Biscarrosse, dans les deux sens.

La totalité des flux supérieurs à 100 sont internes au périmètre de la CC des Grands Lacs, à l'exception des flux relevés entre Sainte-Eulalie-en-Born et Mimizan.

ORIGINE	DESTINATION	FLUX
Biscarrosse	Biscarrosse	3 112
Parentis-en-Born	Parentis-en-Born	1 121
Sanguinet	Sanguinet	410
Parentis-en-Born	Biscarrosse	384
Ychoux	Ychoux	307
Biscarrosse	Parentis-en-Born	285
Sanguinet	Biscarrosse	185
Sainte-Eulalie-en-Born	Mimizan	145
Sainte-Eulalie-en-Born	Sainte-Eulalie-en-Born	126

# 2.

## ► FOCUS SUR LA CC DE MIMIZAN

Le tableau ci-dessous met en évidence les flux internes au PETR concernant la CC de Mimizan, en prenant en compte seulement les flux supérieurs à 100.

Les flux de loin les plus significatifs sont internes à la commune de Mimizan.

Les flux intercommunaux les plus importants sont en étoile de proximité autour de Mimizan, depuis Aureilhan, Pontenx-les-Forges, Saint-Paul-en-Born, Sainte-Eulalie-en-Born et Bias.

La totalité des flux supérieurs à 100 sont internes au périmètre de la CC de Mimizan, à l'exception des flux relevés entre Sainte-Eulalie-en-Born et Mimizan.

ORIGINE	DESTINATION	FLUX
Mimizan	Mimizan	1 584
Aureilhan	Mimizan	243
Pontenx-les-Forges	Mimizan	176
Saint-Paul-en-Born	Mimizan	158
Pontenx-les-Forges	Pontenx-les-Forges	147
Sainte-Eulalie-en-Born	Mimizan	145
Bias	Mimizan	117

## ► FOCUS SUR LA CC COTE LANDES NATURE

Le tableau ci-dessous met en évidence les flux internes au PETR concernant la CC Côte Landes Nature, en prenant en compte seulement les flux supérieurs à 100.

Les seuls flux relevés sont internes aux différentes communes. Il n'y a donc pas de flux massifs organisés autour de Castets (le flux intercommunal le plus important relevé étant entre Linxe et Castets avec 76 personnes).

La totalité des flux supérieurs à 100 sont internes au périmètre de la CC Côte Landes Nature.

ORIGINE	DESTINATION	FLUX
Castets	Castets	460
Léon	Léon	300
Saint-Julien-en-Born	Saint-Julien-en-Born	300
Lit-et-Mixe	Lit-et-Mixe	263
Vielle-Saint-Girons	Vielle-Saint-Girons	182
Linxe	Linxe	150

# 2.

## 2.3.1.2. Zoom sur les flux sortants

L'analyse des flux domicile-travail sortants, c'est-à-dire dont le lieu d'habitation est au sein d'une commune du PETR et le lieu de travail à l'extérieur, démontre les relations importantes avec les territoires limitrophes et les pôles urbains environnants. Néanmoins, les trois EPCI du PETR n'affichent pas les mêmes destinations.

Tableau 2 : Flux domicile-travail sortants

	EPCI d'origine	CC Côte Landes Nature	CC de Mimizan	CC des Grands Lacs	Total général
EPCI de destination	CA Bassin d'Arcachon Sud (Cobas)	0	40	<b>1 434</b>	1474
	Bordeaux Métropole	35	103	<b>709</b>	847
	CC Cœur Haute Lande	40	<b>225</b>	<b>356</b>	621
	CA du Grand Dax	<b>452</b>	39	27	518
	CC Maremne Adour Côte Sud	<b>388</b>	10	13	410
	CC du Pays Morcenais	113	68	61	242
	CA du Bassin d'Arcachon Nord	0	10	167	176
	CA Mont-de-Marsan Agglomération	45	44	80	169
	CC du Val de l'Eyre	0	10	144	153
	CC du Pays Tarusate	94	14	11	120
<b>Total général</b>		<b>1 167</b>	<b>562</b>	<b>3 000</b>	<b>4 730</b>

La Communauté de Communes des Grands Lacs affiche d'importants flux à destination de la COBAS et de Bordeaux Métropole, et en moindre mesure vers la CC Cœur Haute Lande. Les flux entre les Grands Lacs et la Gironde sont de loin les flux sortants les plus significatifs du périmètre d'étude.

La Communauté de Communes de Mimizan affiche des flux à destination de la CC Cœur Haute Lande et de Bordeaux Métropole.

La CC Côte Landes Nature est quant à elle tournée majoritairement vers le Grand Dax et MACS, les flux vers le Seignanx et la CA du Pays Basque étant par ailleurs très faibles.

**A l'échelle du PETR, ce sont la COBAS et Bordeaux Métropole qui figurent comme étant les EPCI recevant le plus de flux sortants, démontrant la très forte polarisation du nord des Landes vers la Gironde.**

## 2.3.1.3. Zoom sur les flux entrants

L'analyse des flux domicile-travail entrants, c'est-à-dire dont le lieu d'habitation est situé en dehors du territoire du PETR et dont le lieu de travail est au sein d'une commune du PETR, affiche une logique différente. La Communauté de Communes Côte Landes Nature est la collectivité recensant le plus de flux entrants, en provenance notamment du Grand Dax (503) et de MACS (397).

La CC des Grands Lacs recense quant à elle des flux en provenance de la CC Cœur Haute Lande (306) et de la COBAS (204), tandis que la CC de Mimizan recense principalement des flux entrants de la CC Cœur Haute Lande (200).

# 2.

Tableau 3 : Flux domicile-travail entrants

	EPCI de destination	CC Côte Landes Nature	CC de Mimizan	CC des Grands Lacs	Total général
EPCI d'origine	CA du Grand Dax	503	36	38	577
	CC Coeur Haute Lande	25	200	306	531
	CC Maremne Adour Côte Sud	397	30	35	463
	CC du Pays Morcenais	130	124	25	280
	CC du Pays Tarusate	214	20	5	239
	CA Bassin d'Arcachon Sud (Cobas)	3	11	204	218
	CA du Bassin d'Arcachon Nord	3	16	148	167
	Bordeaux Métropole	15	15	107	136
	CC du Val de l'Eyre		5	117	122
	CC Terres de Chalosse	90		5	95
<b>Total général</b>		<b>1 381</b>	<b>457</b>	<b>990</b>	<b>2 828</b>

## 2.3.1.4. Conclusion relative aux flux domicile-travail

Le PETR Landes Nature Côte d'Argent est soumis à de multiples logiques spatiales :

- 64% des flux sont internes à son périmètre, ce qui démontre l'existence de bassins de vie constitués comprenant tant de l'habitat que de l'emploi,
- les 3 EPCI qui le composent sont plutôt indépendants les uns des autres, 91% des flux internes restant cantonnés au sein de la même communauté de communes,
- les volumes de flux les plus importants sont intra-communaux, notamment dans Biscarrosse, Mimizan et Parentis,
- les EPCI sont en interaction avec les territoires voisins, et notamment la CC des Grands Lacs vers la COBAS et Bordeaux Métropole, ainsi que dans une moindre mesure Côte Landes Nature avec le Grand Dax et MACS.

# 2.

## 2.3.2. Les flux domicile-étude

L'analyse des flux domicile – études affiche une autre logique que celle de la mobilité professionnelle, avec notamment des déplacements davantage localisés.

Au sein du PETR Landes Nature Côte d'Argent, on ne relève pas d'importants flux, ceux-ci ne dépassant que très peu les limites intercommunales. Les plus gros flux sont constatés à l'intérieur-même des principales communes, à savoir Biscarrosse (1546 flux), Parentis-en-Born (1109 flux) et Mimizan (625 flux). Notons tout de même l'importance des flux de Biscarrosse à destination de Parentis-en-Born (347 flux), du fait de la présence du lycée de secteur.

Entre les collectivités membres du PETR, on ne relève pas de relations importantes.

Tableau 4 : Flux domicile – études internes au PETR

	EPCI d'origine	CC Côte Landes Nature	CC de Mimizan	CC des Grands Lacs	Total général
EPCI de destination	CC Côte Landes Nature	1197	5	-	1202
	CC de Mimizan	84	1258	47	1388
	CC des Grands Lacs	34	200	4480	4715
Total général		<b>1315</b>	<b>1463</b>	<b>4527</b>	<b>7305</b>

Les flux sortants ne sont pas très importants et restent localisés au département des Landes (Dax notamment) ou aux départements limitrophes. Les trois plus gros flux sortants du PETR ont pour origine Biscarrosse et Sanguinet et ont pour destination la Gironde, à savoir Bordeaux et Arcachon (respectivement 72 et 69 flux depuis Biscarrosse), ou encore La-Teste-de-Buch (50 flux depuis Sanguinet).

Tableau 5 : Flux domicile – études sortants

Origine	Destination	Flux
PETR Landes Nature Côte d'Argent	Gironde	532
	Landes (hors PETR)	986
	Pyrénées-Atlantiques	116
	Autres départements	186
Total sortants		<b>1820</b>

Quant aux flux entrants sur le territoire du PETR, ceux-ci ont pour origine en très large majorité le département des Landes, et en moindre mesure le département de la Gironde.

Tableau 6 : Flux domicile – études entrants

Origine	Destination	Flux
Gironde	PETR Landes Nature Côte d'Argent	64
Landes (hors PETR)		383
Autres départements		44
Total sortants		<b>491</b>

**Le PETR Landes Nature Côte d'Argent enregistre des flux domicile – études très localisés et sans relations très marquées entre les intercommunalités membres. Les flux sortants se concentrent au sein des Landes, de la Gironde et des Pyrénées-Atlantiques, tandis que les flux entrants proviennent essentiellement du même département.**

# 2.

## 2.3.3. Les principaux équipements et services

Les équipements et services sont répartis sur le territoire selon deux logiques de répartition, à savoir dans les centres-villes et centres-bourgs, et le long des principaux axes de communication. Les principales concentrations sont observées au sein des principales communes du territoire, en particulier dans la partie nord au sein des communes de Biscarrosse, Mimizan et Parentis-en-Born, comme en atteste la carte ci-dessous issue de la Base Permanente des Equipements de l'INSEE (2018).

Au sud du PETR, des regroupements d'équipements et services sont constatés au sein des communes de Saint-Julien-en-Born, Lit-et-Mixe, Castets et Léon. Sur le littoral, les équipements et services sont regroupés à Biscarrosse-Plage, Mimizan, Contis-Plage et Saint-Girons-Plage.

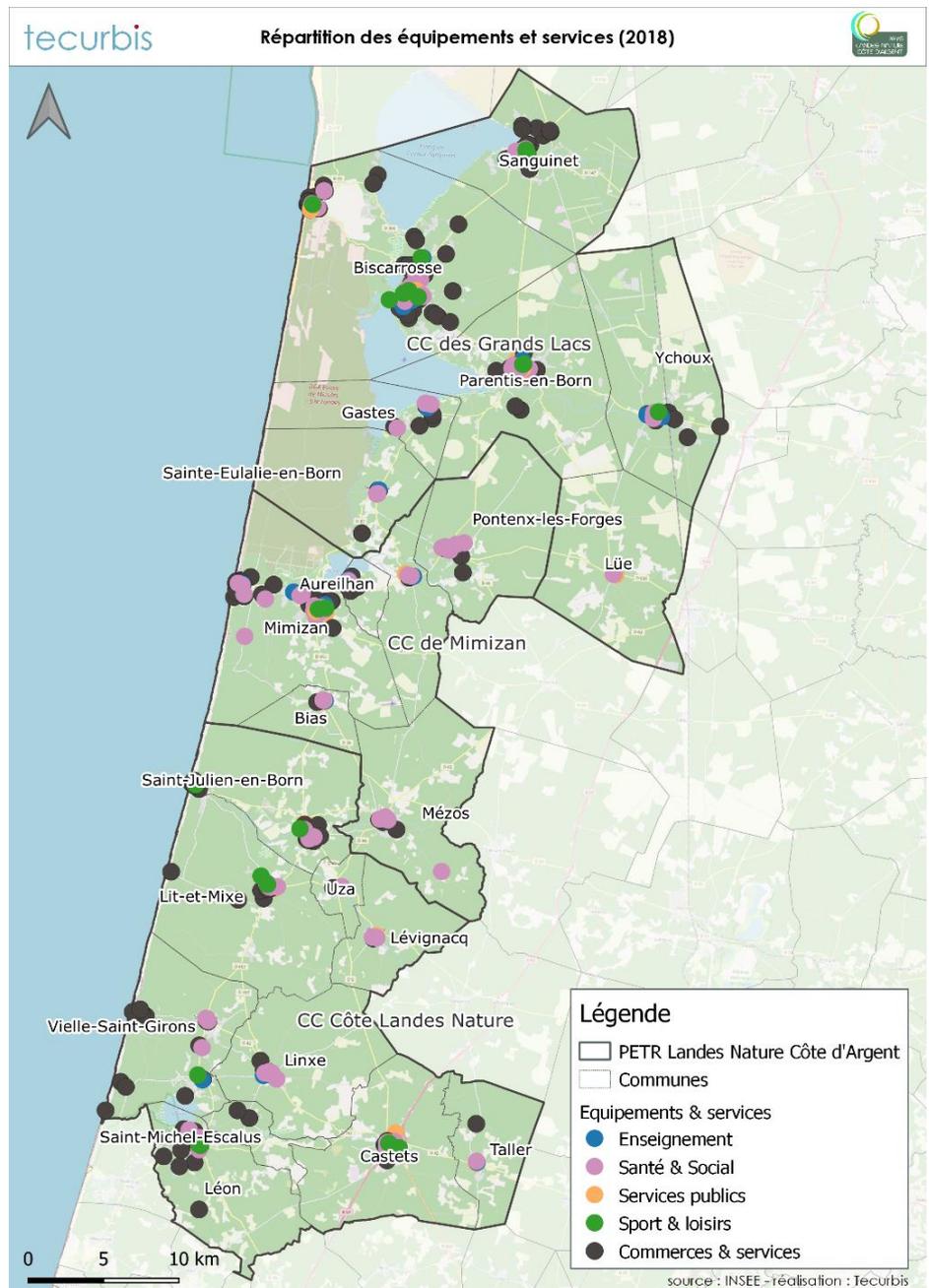
Les établissements d'enseignement primaire, secondaire et d'enseignement supérieur sont regroupés au sein des principaux centres urbains tels que Mimizan, Biscarrosse, Ychoux ou encore Vielle-Saint-Girons.

Les établissements de santé, recensant les hôpitaux, cliniques, EHPAD ou encore les médecins généralistes, affichent une bonne répartition sur l'ensemble du territoire.

Quant aux services publics, recensant notamment les gendarmeries, Pôle emploi ou encore services postaux, ceux-ci sont également répartis sur l'ensemble des communes, avec des regroupements dans les principales communes du territoire.

Les équipements sportifs, culturels et de loisirs sont moins nombreux et davantage regroupés au sein de quelques communes, notamment Biscarrosse, Lit-et-Mixe et Castets. Quant aux commerces et services, ceux-ci sont répartis de façon homogène avec des regroupements dans les centres-villes et centres-bourgs.

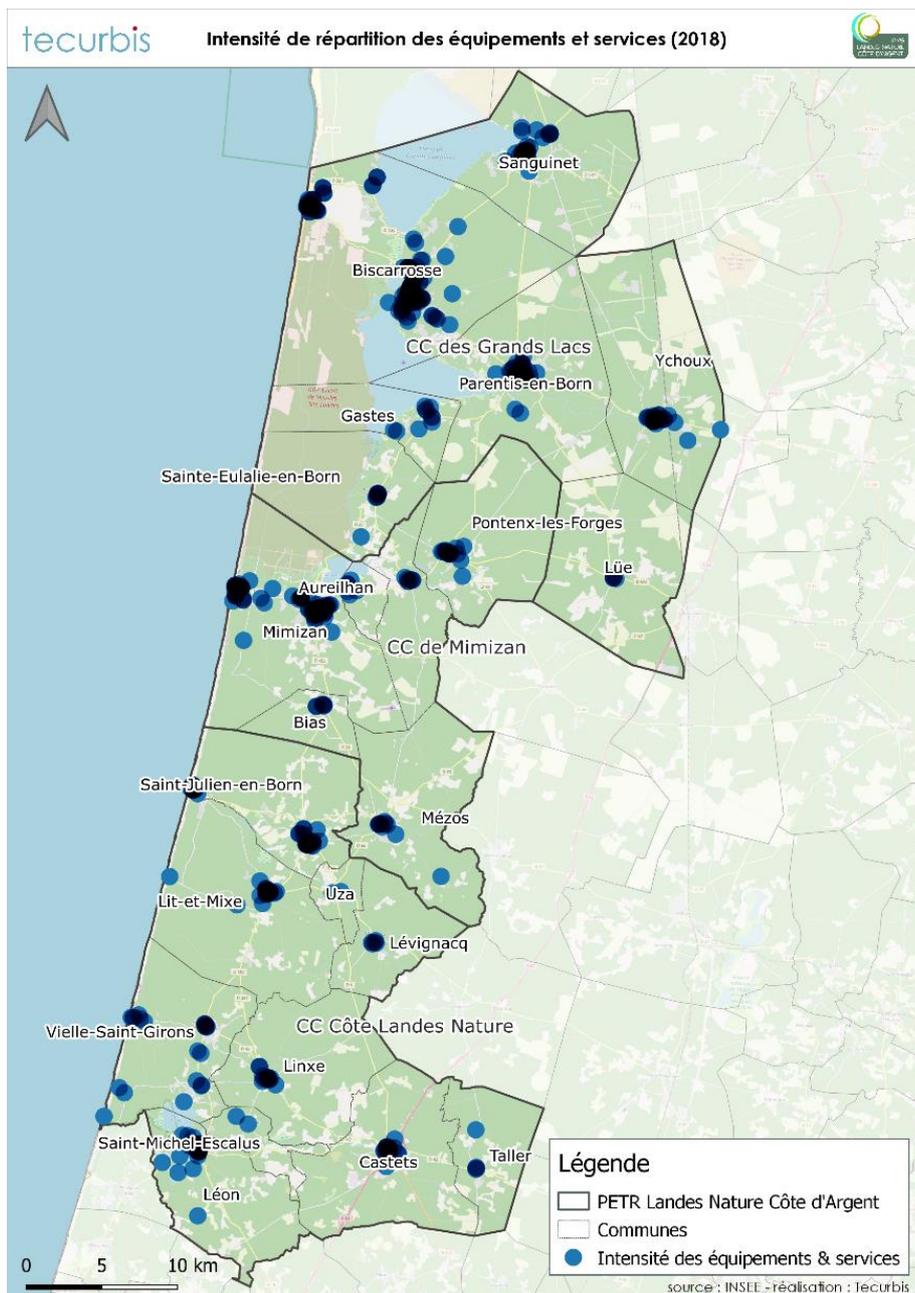
Ci-après est représentée l'intensité de répartition des équipements et services sur le territoire du PETR Landes Nature Côte d'Argent. Cette représentation ne différencie pas les équipements et services par typologie



# 2.

mais s'attache plutôt à en montrer l'importance de leurs regroupements au sein de polarités. Ces regroupements d'équipements et services sont générateurs d'importants déplacements.

Les centres-villes et centres-bourgs constituent les principaux regroupements d'équipements et services, en particulier au sein des communes de Biscarrosse, Parentis-en-Born, Mimizan, Sanguinet ou encore Castets. Sur le littoral, on retrouve les quatre principales zones urbaines, à savoir Biscarrosse-Plage, Mimizan, Contis-Plage et Saint-Girons-Plage.



La répartition des principaux équipements et services du territoire nous conforte dans l'analyse de l'importance des centres urbains comme générateurs de déplacements et lieux de concentration des aménités.

# 2.

## 2.4. Un territoire à vocation touristique littorale affirmée

### 2.4.1. Panorama global de la fréquentation touristique

Chaque intercommunalité dispose de ses propres éléments de statistiques et d'analyse sur la fréquentation touristique. Aussi, les documents suivants ont été utilisés :

- Diagnostic touristique prospectif, CC des Grands Lacs, décembre 2017
- Enquête clientèle 2019 Grands Lacs
- Enquête clientèle 2019 Côte Landes Nature
- Enquête clientèle 2019 CC de Mimizan
- Enquête Flux Vision Tourisme dans la CC des Grands Lacs, 2018
- Enquête Flux Vision Tourisme dans la CC des Grands Lacs, 2019

Dans le cadre de l'étude mobilité, il est intéressant de mettre en valeur les éléments suivants :

#### ▶ UN TERRITOIRE TRES TOURISTIQUE AVEC BISCARROSSE EN VITRINE

Il y a environ 160 000 lits touristiques sur le périmètre du PETR, dont près de la moitié sur la CC des Grands Lacs, cette dernière représentant 17,5% de la capacité totale du département des Landes.

64% de la capacité d'accueil de la CC des Grands Lacs se situe sur la commune de Biscarrosse, qui offre une station balnéaire océanique et de nombreux lieux-dits lacustres en plus du centre ville.

#### ▶ UNE FORTE PREDOMINANCE DE L'HOTELLERIE DE PLEIN AIR

La côte landaise, destination nature par excellence, se caractérise par une présence importante de campings, principalement sur le littoral (cf. cartographie de l'offre camping ci-après).

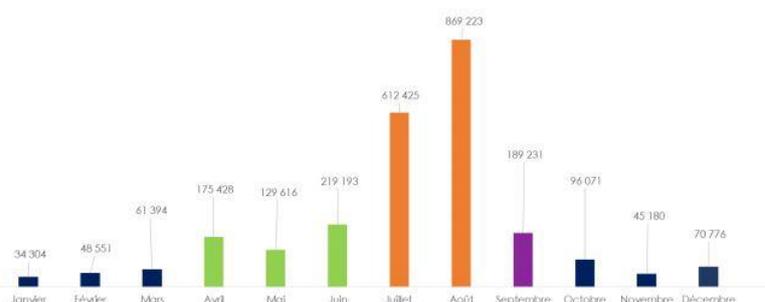
C'est ainsi que les campings représentent 80% de l'offre de lits marchands à Côte Landes Nature, ou encore 78% dans la CC des Grands Lacs.

#### ▶ UNE FREQUENTATION TRES MARQUEE SUR LA PERIODE ESTIVALE

En toute logique pour une destination très marquée « plage », la période estivale est la plus fréquentée sur le territoire, avec un mois d'août plus marqué que le mois de juillet.

Cf. ci-dessous concernant la CC des Grands Lacs en 2019 :

#### La clientèle Française en 2019



Source : étude Flux Vision Tourisme CC des Grands Lacs

# 2.

## ▶ UN MOTIF DE VISITE PREDOMINANT : LA PLAGE

Que ce soit en motif principal de visite autant qu'en activité pratiquée une fois sur place, la plage est de loin le facteur d'attractivité le plus fort du territoire :

- 63% des motivations de séjour et 90% des touristes qui pratiquent l'activité plage pour la CC des Grands Lacs,
- 65% et 92% pour Côte Landes Nature
- 70% et 82% pour la CC de Mimizan.



*La plage de Contis (photo Tecurbis)*

## ▶ UN ACCES AU TERRITOIRE TRES MAJORITAIREMENT EN VEHICULE INDIVIDUEL

Concernant l'accès au territoire des touristes, celui-ci se fait très majoritairement en véhicule individuel :

- 95% pour la CC de Mimizan (87% en voiture ; 8% en camping-car)
- 96% pour Côte Landes Nature (73% en voiture, 23% en camping-car)
- 96% pour la CC des Grands Lacs (81% en voiture, 15% en camping-car).

**Le touriste-type sur le territoire est un estivant, arrivant sur le territoire en voiture, venant pour profiter des plages, et séjournant volontiers en camping.**

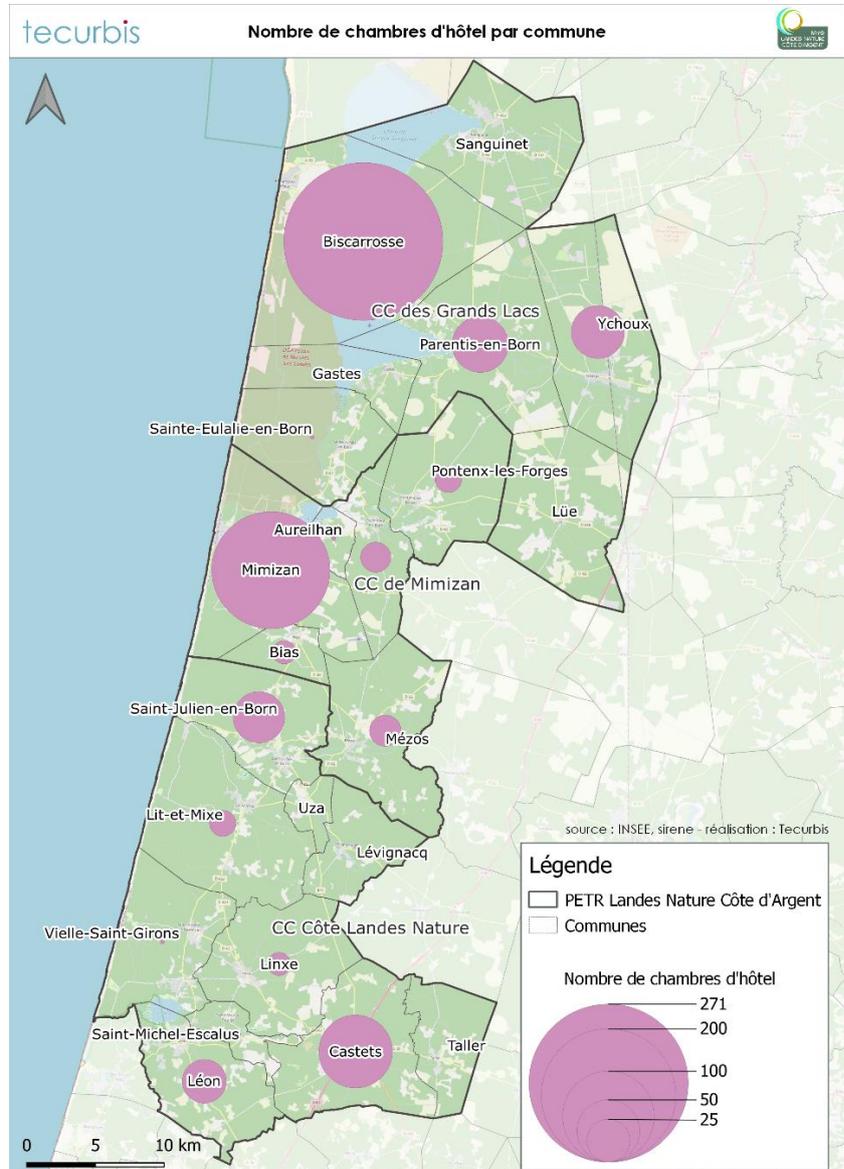
# 2.

## 2.4.2. L'offre en hôtels et campings

### HEBERGEMENTS HOTELIERS

Le territoire du PETR Landes Nature Côte d'Argent est bien pourvu en hébergements touristiques, cela se justifiant par le fort attrait du littoral engendrant une demande conséquente. La logique de répartition n'est cependant pas la même entre les établissements hôteliers et les campings.

En 2020, le PETR compte 697 chambres d'hôtel réparties dans 39 établissements hôteliers. La majorité de l'offre se concentre au sein des communes de Biscarrosse et Mimizan où l'on recense respectivement 270 chambres dans 13 établissements et 158 chambres dans 9 établissements. Les deux communes du littoral constituent les principaux centres d'hébergement touristique du territoire d'étude et concentrent à ce titre l'offre. Notons également l'importance de la commune de Castets recensant 67 chambres réparties dans 2 établissements hôteliers. La commune bénéficie notamment d'une position géographique avantageuse du fait de sa desserte directe par l'autoroute A10.



Sur les 23 communes du PETR, 10 d'entre elles ne comprennent pas d'hébergement hôtelier. La Communauté de Communes des Grands Lacs est celle accueillant le plus d'hébergements hôteliers avec 18 établissements et 348 chambres, soit la moitié du total du PETR. Les Communautés de Communes de Mimizan et Côte Landes Natures comptent quant à elles respectivement 13 établissements pour 203 chambres et 8 établissements pour 146 chambres.

**61% de l'offre hôtelière du territoire est à Biscarrosse et Mimizan.**

### CAMPINGS

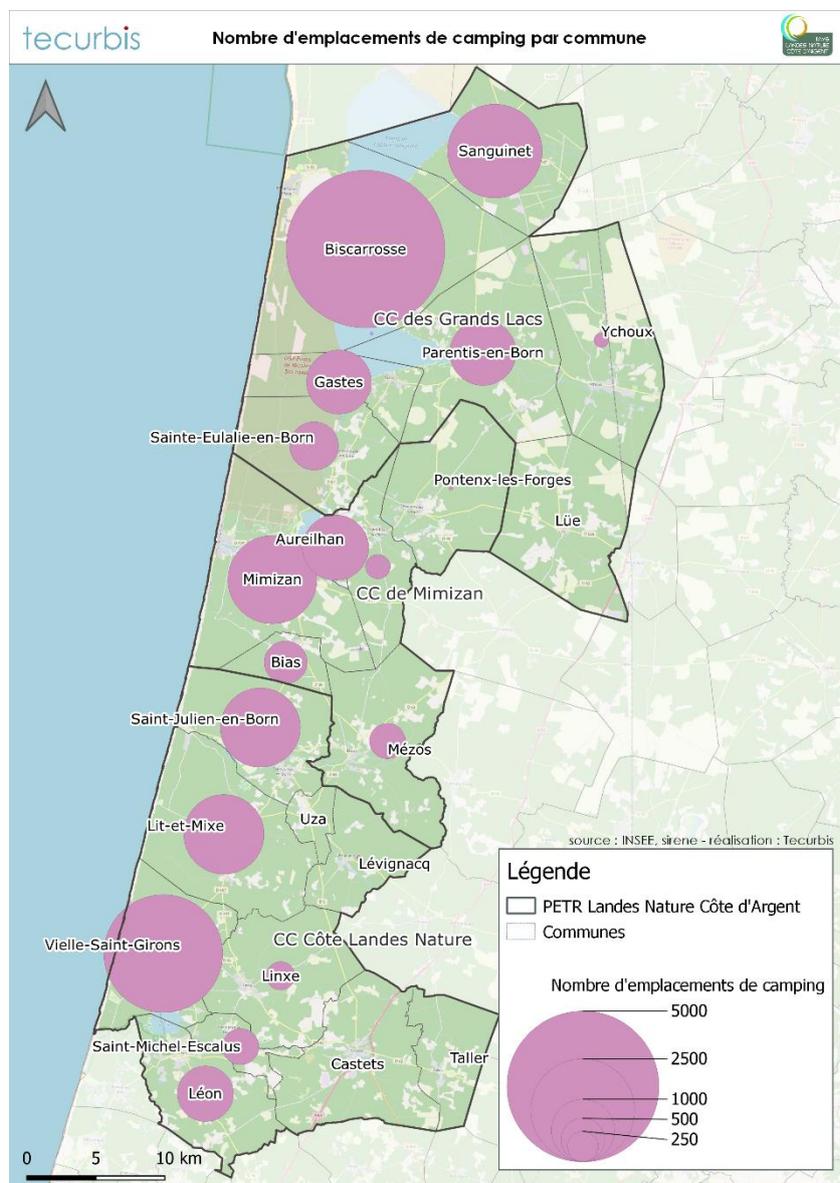
Le territoire du PETR est très bien pourvu en hébergement de camping, en particulier au sein des communes de la façade littorale et autour des grands lacs. Au total, 87 campings sont recensés sur le territoire du PETR, dont 18 sur la seule commune de Biscarrosse. Seules 5 communes ne recensent pas de camping sur leur

# 2.

territoire, celles-ci se trouvant à l'est du PETR, à savoir les parties les plus éloignées du littoral et dont l'attrait touristique est moindre.

Le PETR enregistre 21 962 emplacements de camping, dont 5 406 à Biscarrosse, 3 199 à Vielle-Saint-Girons et 2 107 à Sanguinet. Seules 5 communes n'ont pas de camping sur leur territoire. Il s'agit tout comme pour la répartition des établissements hôteliers des communes les plus à l'est du PETR, soit à l'intérieur des terres.

Tout comme la répartition des hébergements hôteliers, la Communauté de Communes des Grands Lacs recense le plus de campings, avec 40 établissements et 10 317 emplacements de camping. On retrouve des concentrations d'emplacements au sein des communes du littoral et autour des lacs de Cazaux-Sanguinet et Biscarrosse-Parentis. Les Communautés de Communes de Côte Landes Nature et de Mimizan recensent quant à elles respectivement 34 établissements pour 7 696 emplacements et 13 établissements pour 3 949 emplacements.



La répartition et la concentration des hébergements touristiques (hôtels & campings) le long du littoral et dans la partie Nord du PETR démontrent la forte attractivité touristique du territoire. Les problématiques de déplacement y sont très fortes et soumises à la saisonnalité, en particulier en période estivale.

# 2.

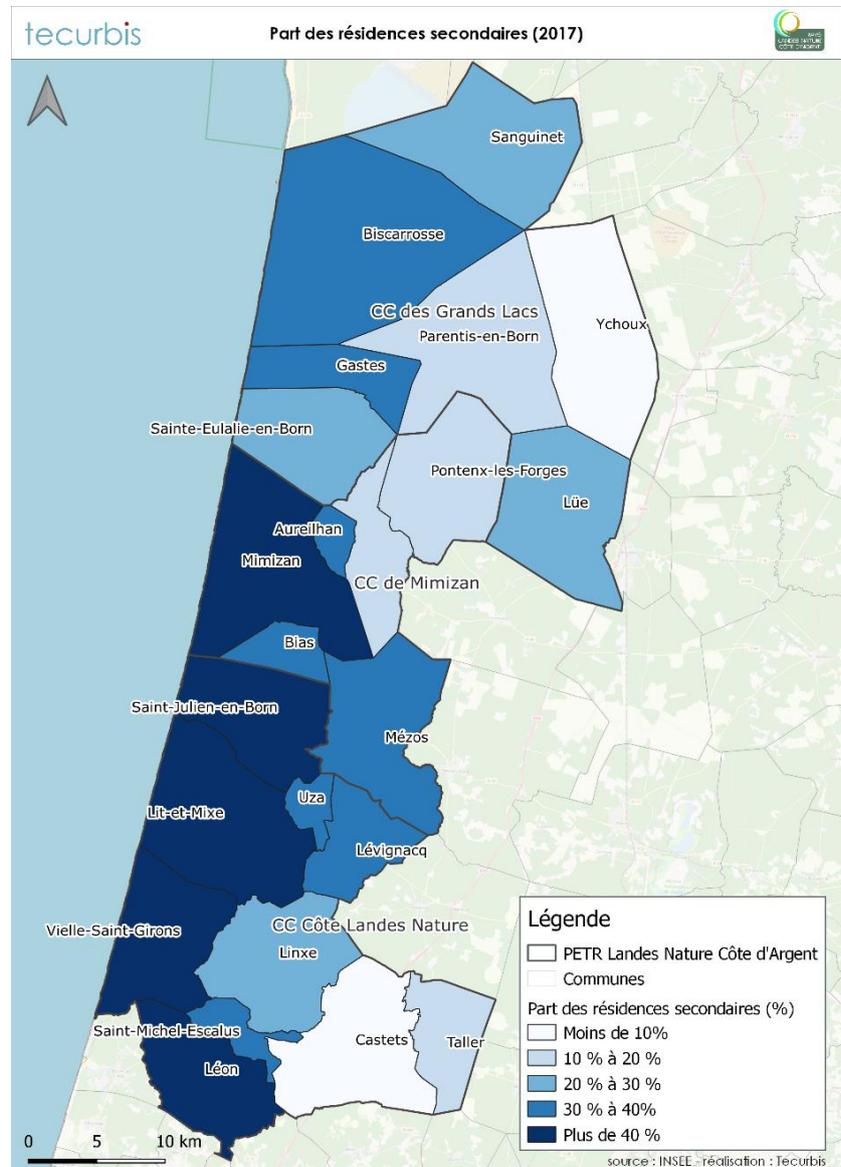
## 2.4.3. Les résidences secondaires

Le PETR Landes Nature Côte d'Argent est particulièrement concerné par la problématique des résidences secondaires sur son territoire, affichant des taux très élevés se justifiant par l'attrait touristique du littoral Atlantique. Ce sont d'ailleurs les communes du littoral qui enregistrent les taux de résidences secondaires les plus élevés, en particulier les communes de Lit-et-Mixe (54,8%), Léon (53,9%), Vielle-Saint-Girons (51,3%), Saint-Julien-en-Born (48,7%) ou encore Mimizan (48,5%).

Les communes de l'intérieur sont à l'inverse celles enregistrant des taux de résidences secondaires les plus bas, avec notamment les communes de Ychoux (9,5%) et Castets (9,2%).

Alors que le taux de résidences secondaires est de 9,7% en France, de 12,1% en région Nouvelle-Aquitaine, il atteint 20,5% dans le département de Landes et 36,2% au sein du PETR Landes Nature Côte d'Argent. Les Communautés de Communes de Mimizan et de Côte Landes Nature affichent respectivement les taux les plus élevés à 41% et 41,9%, tandis que la Communauté de Communes des Grands Lacs affiche un taux de 31%.

Sur le territoire du PETR, seules 5 communes ont un taux de résidences secondaires inférieur à 15%, alors que 13 communes ont un taux supérieur à 30%.



**Le territoire du PETR apparaît de ce fait très marqué par les enjeux de saisonnalité et d'attrait touristique là où plus d'un tiers des logements du territoire sont des résidences secondaires, voire plus de la moitié pour une partie des communes du littoral.**

# 2.

## 2.4.4. Les remarques apportées par les Offices de Tourisme du territoire

Tecurbis a rencontré les responsables de l'Office de Tourisme des Grands Lacs et de Côte Landes Nature, et s'est entretenu avec des techniciens et des élus de la CC de Mimizan sur ce sujet.

Les remarques remontées sont les suivantes :

### ▶ OFFICE DE TOURISME DES GRANDS LACS

L'accès au territoire se fait très majoritairement en voiture, et c'est une tendance qui a augmenté avec le confinement.

L'offre de transport public régionale n'est pas adaptée à un usage touristique :

- la nouvelle ligne 14 ne passe pas par Biscarrosse-Plage
- la ligne 46 vers Arcachon pourrait fonctionner tous les jours en été

Le Biscabus est un service qui fonctionne bien, bien qu'il soit pris dans la congestion automobile.

Le stationnement représente un fort enjeu, et sature à Biscarrosse sur les plages lacustres et dans la station. Un P+R en entrée nord de ville pour un rabattement vers le Biscabus pourrait être pertinent.

Le stationnement des vans aménagés est également un enjeu important.

Le vélo est un atout touristique de taille pour le territoire. Il manque néanmoins un barreau important entre Sanguinet Parentis, ainsi qu'un accès vers la Gironde depuis Sanguinet.

### ▶ CC DE MIMIZAN

L'accès au territoire se fait très majoritairement en voiture, mais la ligne XLR en provenance de Labouheyre fonctionne bien.

La pratique du vélo est très importante, mais son niveau dépend directement de la météo.

### ▶ OFFICE DE TOURISME COTE LANDES NATURE

L'office de tourisme organise des navettes estivales, mises en œuvre en 2013, et opérées par Translandes.

Côte Landes Nature finance par ailleurs à hauteur de 80% les extensions estivales des lignes XLR 44 et 45 (Dax – Lit-et-Mixe et Morcenx – Contis).

Les navettes ont permis de désengorger les parkings des stations, qui ne sont désormais plus saturés.

L'office de tourisme soulève l'idée de (re)mettre en place une ligne entre Arcachon et Bayonne via la route des lacs, permettant aux touristes de faire du cabotage entre les stations.

**L'usage des transports publics par les touristes reste faible dans une destination marquée par l'importance de l'espace. Néanmoins, la côte landaise est très associée à la pratique du vélo, qui constitue un véritable atout touristique pour le territoire.**

# 3.

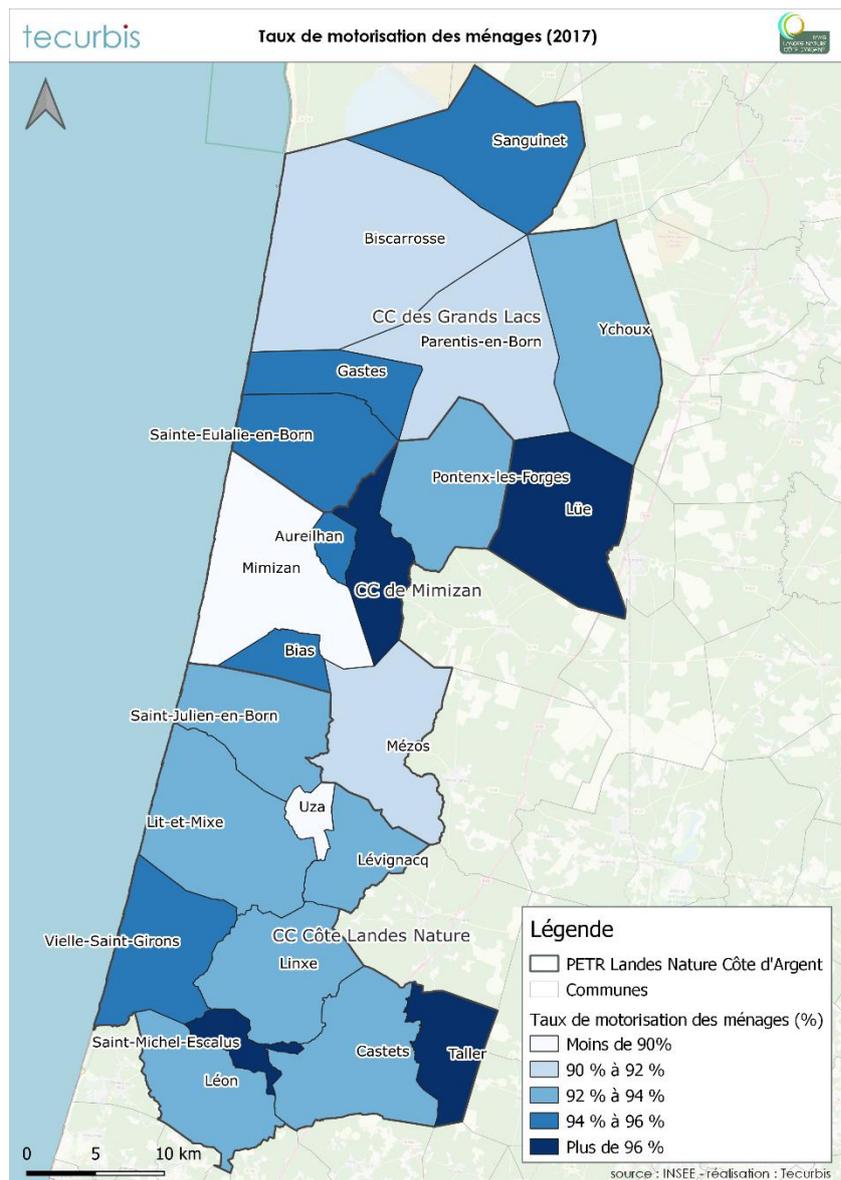
## 3. DIAGNOSTIC DE L'OFFRE DE MOBILITE

### 3.1. Un territoire fortement dépendant de l'automobile

Le territoire du PETR Landes Nature Côte d'Argent apparaît particulièrement motorisé, avec un **taux de ménages possédant au moins une voiture atteignant 92,4 %**, au-dessus du taux constaté pour le département des Landes (91,4%) et pour la Région Nouvelle-Aquitaine (86,9%), et bien au-dessus du taux constaté en France (81%).

Seules deux communes affichent un taux de motorisation des ménages inférieur à 90%, à savoir les communes de Uza (87,5% et Mimizan (89,7%). Neuf communes ont un taux supérieur à 95%, les plus motorisées se situant à l'est du territoire, à savoir Lüe (96,4%), Taller (97,1%) et Saint-Michel-Escalus (97,5%).

Au sein du PETR, le taux de motorisation apparaît relativement homogène entre les différents EPCI, les Communautés de Communes de Mimizan, des Grands Lacs et de Côte Landes Nature ayant respectivement un taux de 91,5%, 92,6% et 93,1%.



**Le PETR Landes Nature Côte d'Argent enregistre des taux de motorisation par commune très élevés supérieurs aux moyennes départementale, régionale et même nationale. Le caractère rural et peu dense justifie notamment cette sur-motorisation des ménages, tout comme l'absence d'offre de transport concurrentielle.**

# 3.

## 3.2. L'offre de transports publics

Le territoire du PETR est desservi par différents réseaux de transport public, apportant une desserte répondant à différents types de besoins.

La partie qui suit vise à en analyser le fonctionnement et à le confronter aux enjeux de mobilité du territoire.

### 3.2.1. Le réseau ferré

#### 3.2.1.1. Aperçu général de l'offre

Le PETR n'est desservi directement que par une seule gare : Ychoux, située à 11km de Parentis et 20km de Biscarrosse.

Néanmoins plusieurs autres gares font office de porte d'entrée sur le territoire :

- les gares du Bassin d'Arcachon au nord, notamment Arcachon pour Biscarrosse-Plage et La Hume ou Biganos-Facture pour Sanguinet, qui proposent une offre abondante vers Bordeaux ;
- la gare de Labouheyre pour Mimizan ;
- la gare de Morcenx pour Saint-Julien-en-Born et Contis-Plage ;
- la gare de Dax pour le sud du territoire et notamment Castets.

Ces différentes gares permettent la liaison entre le territoire d'étude et la métropole bordelaise à titre principal, ainsi qu'avec la côte basque et Mont-de-Marsan.



#### 3.2.1.2. La gare d'Ychoux

La seule gare située sur le territoire du PETR est celle d'Ychoux. Elle est à peu près équidistante de Bordeaux et de Dax, avec un temps de parcours de 40 minutes environ vers chacune.

Le niveau d'offre moyen proposé est le suivant :

	Vers Bordeaux	Vers Mont-de-Marsan	Vers Dax et Bayonne
Lundi à Vendredi	9 AR	7 AR	5 AR
Samedi	6 AR	5 AR	3 AR
Dimanche et Fêtes	6 AR	5 AR	3 AR

L'open data SNCF fournit les chiffres de fréquentation suivants :

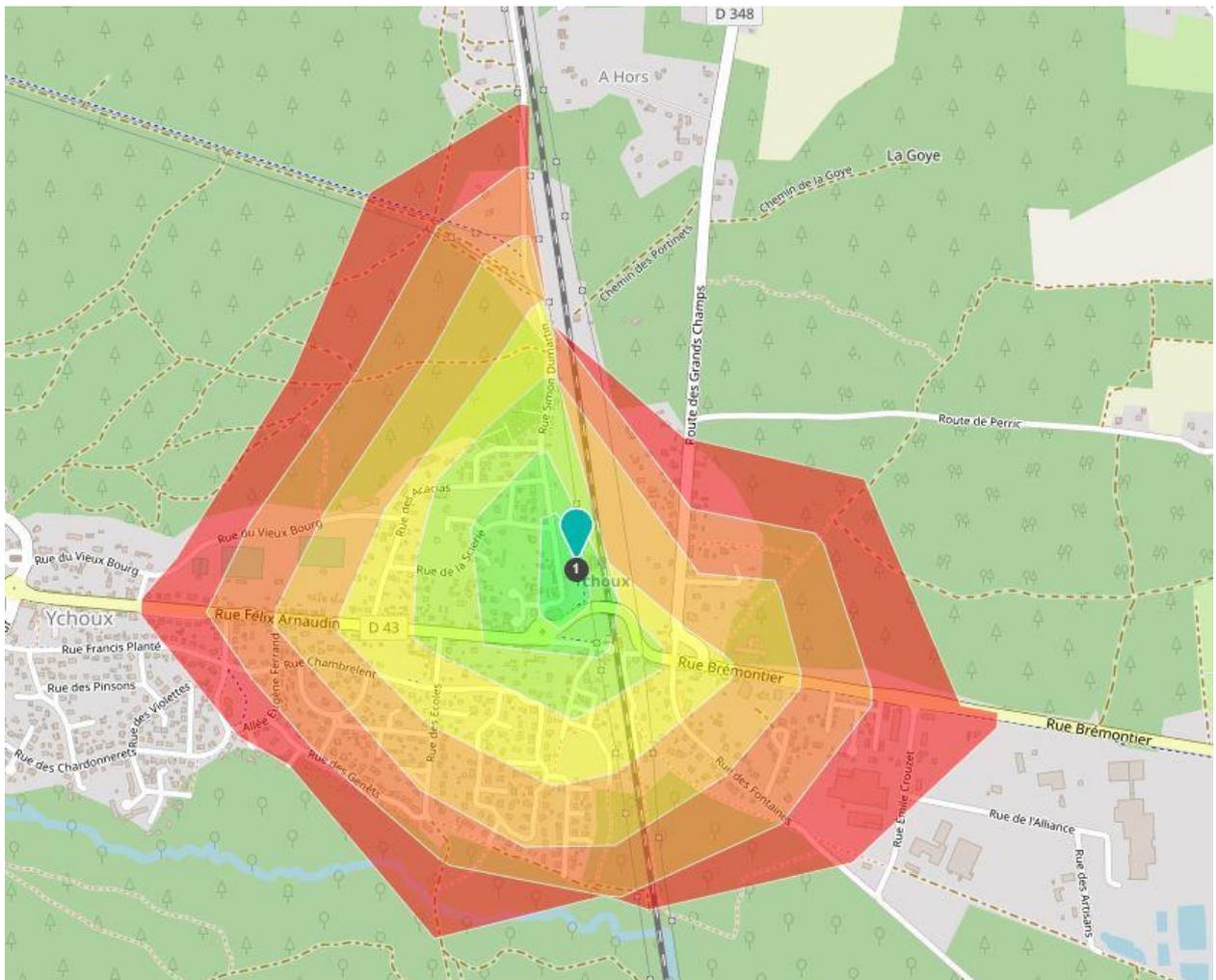
	2016	2017	2018
Fréquentation	94 468	106 731	114 265

# 3.

La fréquentation de la gare d'Ychoux est donc en forte augmentation avec +20% entre 2016 et 2018.

Rapporté au nombre de jours de fonctionnement, il y a donc plus de 310 mouvements quotidiens enregistrés en gare d'Ychoux, principalement en lien avec la métropole bordelaise.

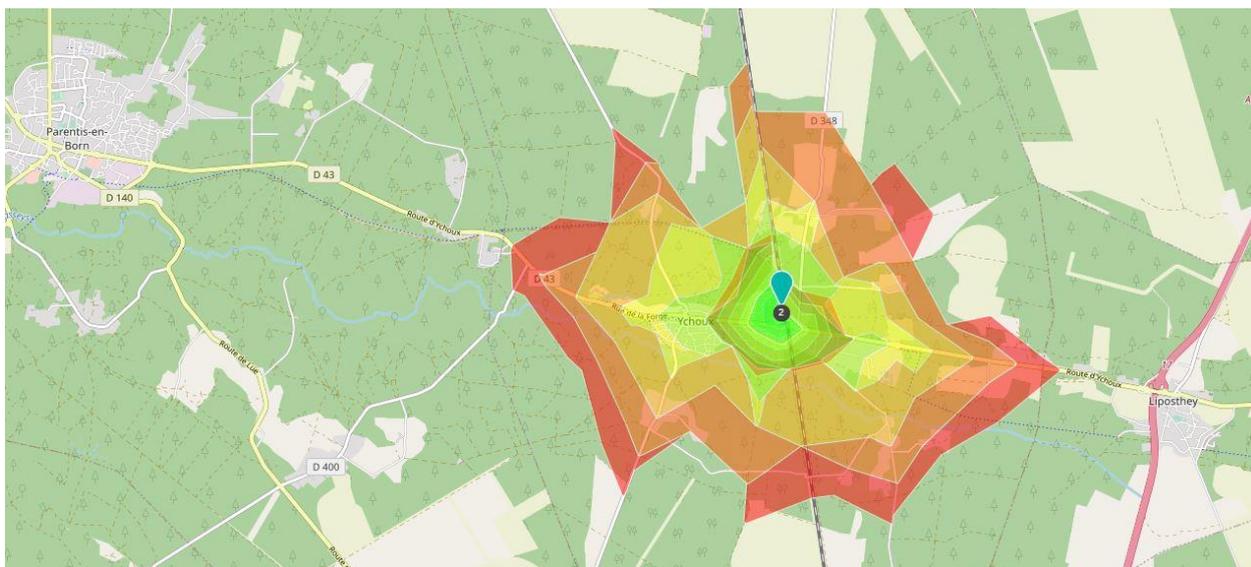
La gare d'Ychoux est située en bordure de tissu urbain, ce qui rend le rabattement piéton pertinent limité au seul centre bourg d'Ychoux, et pas dans son intégralité. Cf. ci-dessous la carte isochrone à 15 minutes de marche à pieds de la gare :



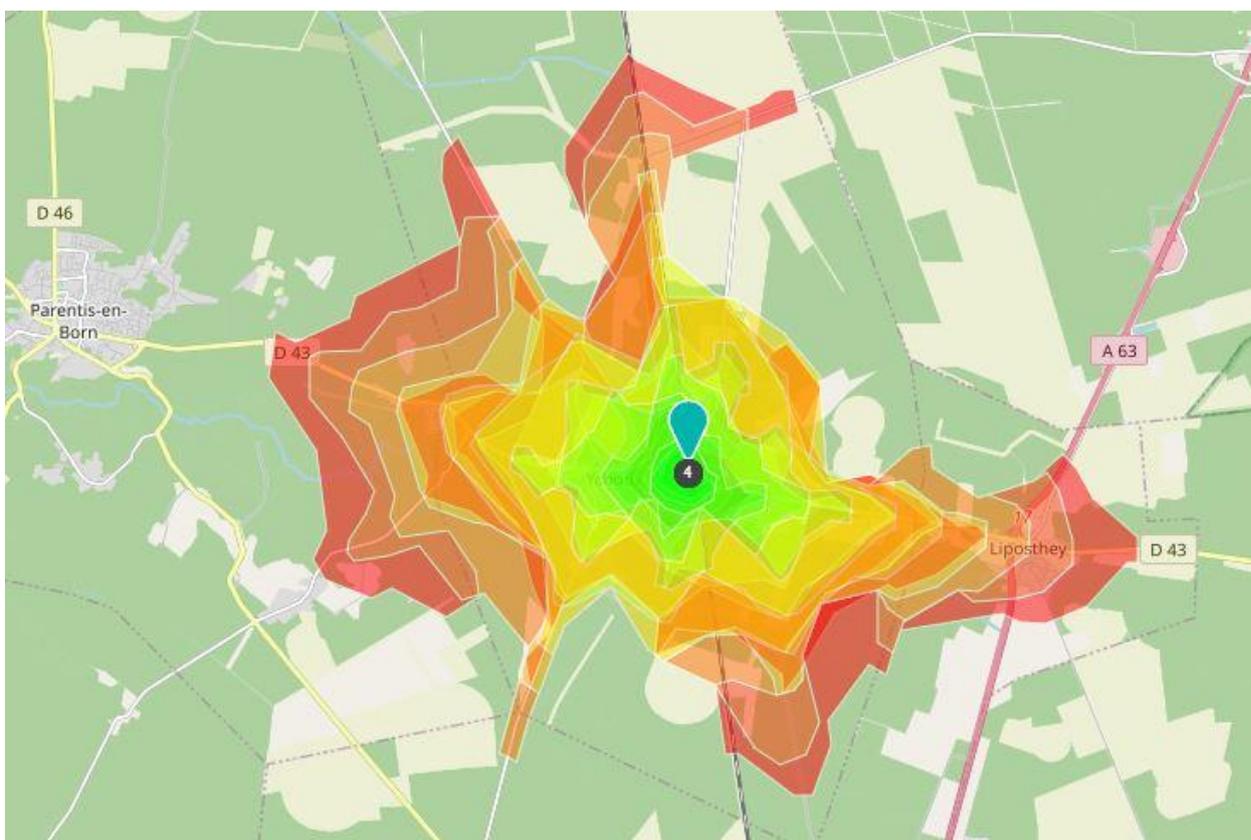
*Isochrone piéton 15 minutes Source : Open Street Maps*

L'accessibilité vélo pour un usage quotidien est également limitée à la seule commune d'Ychoux, comme en témoigne la carte isochrone à 15 minutes en vélo :

# 3.



*Isochrone vélo 15 minutes*



*Isochrone vélo électrique 20 minutes*

Depuis Parentis, le site internet [geovelo.fr](http://geovelo.fr) indique un accès vélo à la gare d'Ychoux en 47 minutes en vélo classique, et 30 minutes en vélo à assistance électrique. Même si on peut estimer ce temps de parcours très prudent, il apparaît qu'un rabattement vélo vers la gare d'Ychoux depuis une autre commune est un peu long pour être attractif au quotidien sur un motif domicile-travail. Néanmoins, pour un motif tourisme et loisirs, un rabattement vélo prend toute sa pertinence du fait de la présence d'un itinéraire cyclable en site propre sur la quasi-totalité du trajet entre Ychoux, Parentis et Biscarrosse.

# 3.

Par ailleurs, la ligne 11 du réseau régional dessert la gare d'Ychoux depuis Sanguinet, Biscarrosse et Parentis à hauteur de 4 allers-retours quotidiens (cf. infra).



*Quai d'autocar, arceaux vélos et parking voitures en gare d'Ychoux. Photo Tecurbis*

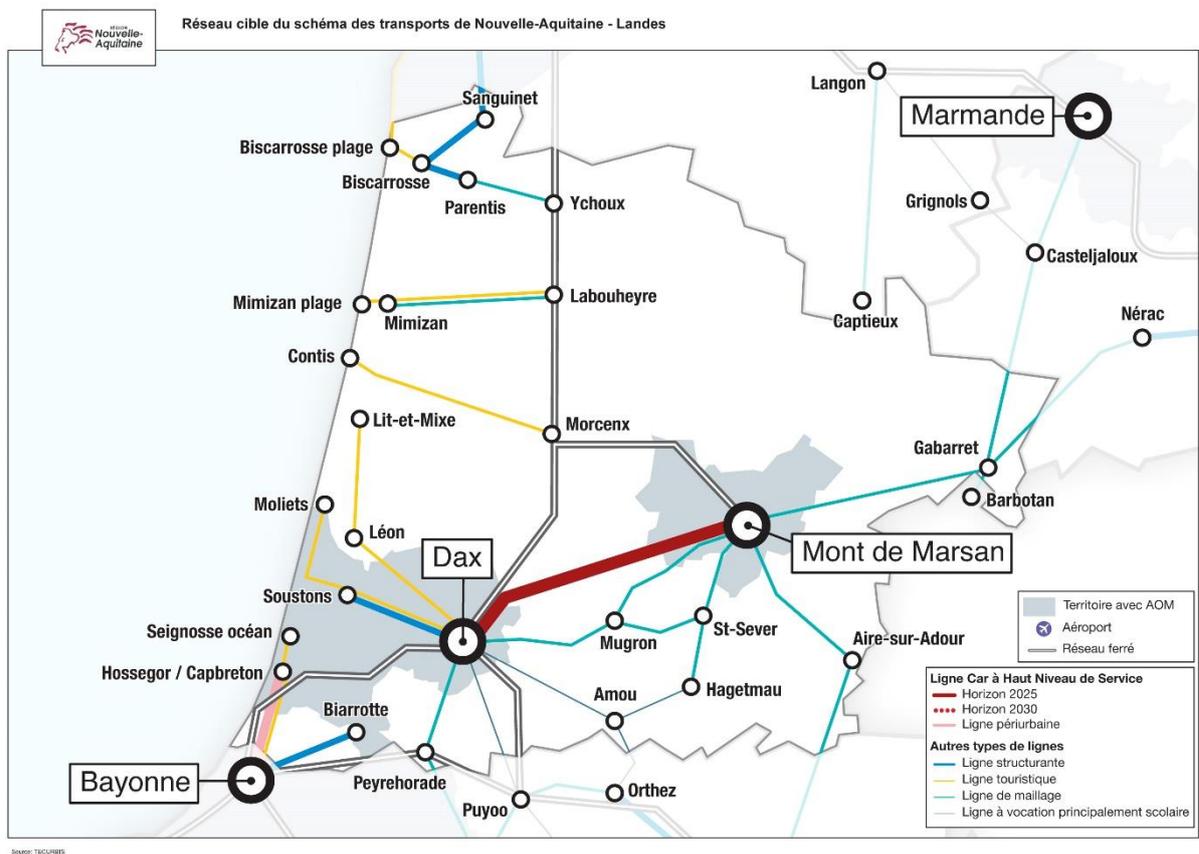
# 3.

## 3.2.2. Les transports interurbains et scolaires

### 3.2.2.1. L'exercice de la compétence par la Région Nouvelle-Aquitaine

Depuis l'adoption de la loi NOTRE, les transports interurbains et scolaires ont été transférés des Départements vers les Régions. La Région Nouvelle-Aquitaine, dans le cadre de l'exercice de sa nouvelle compétence transports, a adopté un Schéma Régional des Transports Interurbains horizon 2030, qui fixe des objectifs de desserte.

Concernant le territoire du PETR, le Schéma Régional reconduit peu ou prou l'existant, mais y rajoute une ligne structurante permettant de corriger l'effet frontière historique entre les Grands Lacs et le Bassin d'Arca-chon. C'est ainsi qu'une ligne nouvelle Parentis – Biscarrosse – Sanguinet – La Teste-de-Buch a été inaugurée courant 2019, suite à l'identification d'importants flux pendulaires non couverts du nord des Landes vers la COBAS et la métropole bordelaise.



Le Schéma Régional des Transports Interurbains - Déclinaison à l'échelle des Landes

# 3.

## 3.2.2.2. L'offre régionale de transport interurbain sur le territoire

Le territoire du PETR est desservi par 3 lignes interurbaines à l'année :

Numéro	O/D	Communes desservies	Offre LMMeJV	Offre Sa-medi	Offre Di-manche
14	Parentis – La Teste	Parentis Biscarrosse Sanguinet	8 AR	5 AR	Pas d'offre
11	Sanguinet - Ychoux	Sanguinet Biscarrosse Parentis Ychoux	4 AR	3 AR	Pas d'offre
13	Mimizan - Labouheyre	Mimizan Aureilhan Saint-Paul-en-Born Pontenx-les-Forges Lüe	4 AR	Pas d'offre	Pas d'offre

Ainsi que par 3 lignes spécifiquement estivales :

Numéro	O/D	Communes desservies	Offre LMMeJV	Offre Sa-medi	Offre Di-manche
44	Dax – Lit-et-Mixe	Vielle-Saint-Girons Léon Castets	Pas d'offre	3 AR	3 AR
45	Morcenx - Contis	Mézos Saint-Julien-en-Born	Pas d'offre	2 AR	2 AR
46	Parentis - Arcachon	Parentis Biscarrosse	Pas d'offre	4 AR	4 AR

Le territoire est donc desservi à l'année par 3 lignes, conçues pour rabattre vers le réseau ferré :

- la CC des Grands Lacs bénéficie d'une desserte historique vers Ychoux, et d'une desserte récente vers le Bassin d'Arcachon, en correspondance avec les TER pour Bordeaux. Lüe est desservie à la fois vers Mimizan et la gare de Labouheyre. Les communes de Gastes et Sainte-Eulalie-en-Born ne sont pas desservies par les transports publics.

La CC des Grands Lacs n'est pas reliée à la CC voisine de Mimizan, hormis la commune de Lüe.

- La CC de Mimizan est reliée à la gare de Labouheyre, mais ne bénéficie pas d'une desserte vers la CC des Grands Lacs, ni vers Côte Landes Nature. Les communes de Mézos et Bias ne sont pas desservies par les transports publics.

- Après l'arrêt de la ligne Castets-Dax, Côte Landes Nature ne bénéficie plus d'aucune desserte à l'année en transport public.

# 3.

Le réseau estival permet quant à lui un accès à l'ensemble des stations du territoire, mais comporte plusieurs limites :

- il ne fonctionne que le samedi et le dimanche, ce qui ne correspond pas nécessairement à la réalité du besoin
- il ne permet pas de relier les stations entre elles.

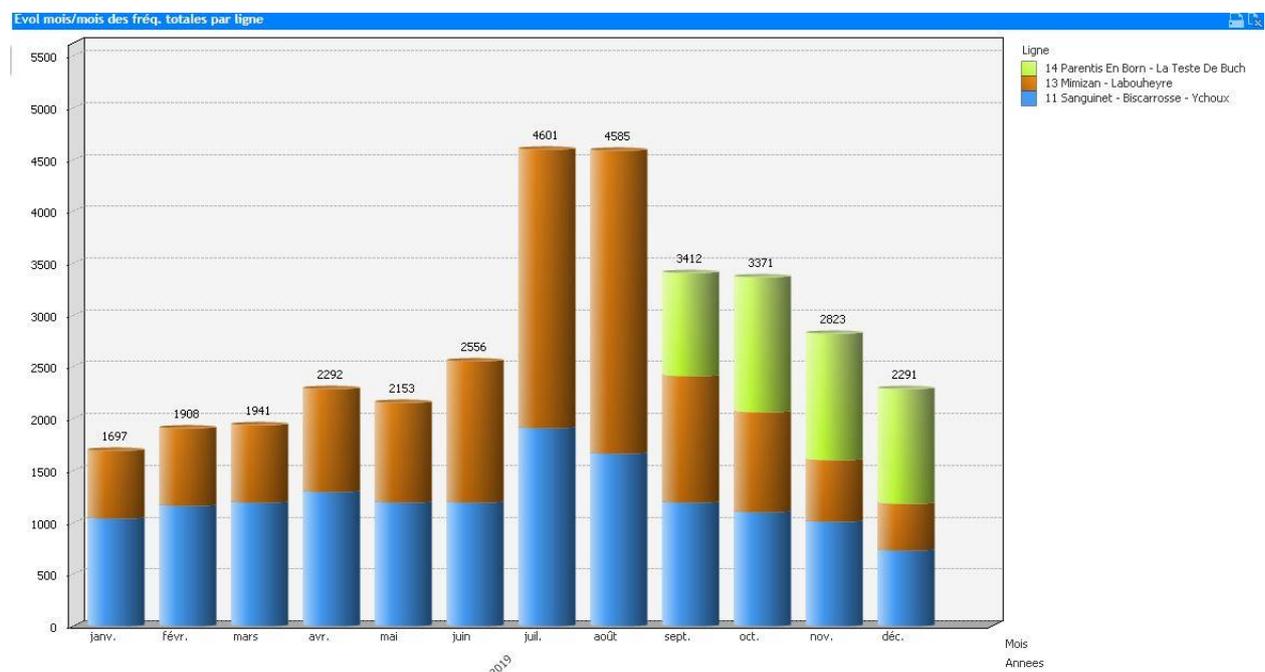
**Le territoire du PETR bénéficie de 3 lignes permanentes, dont 1 nouvelle ligne structurante permettant de gommer l'effet-frontière historique entre le nord des Landes et la Gironde. Hors offre estivale cantonnée au week-end, 14 communes sur 23 ne bénéficient d'aucune desserte, et notamment les 10 communes de Côte Landes Nature.**

### 3.2.2.3. La fréquentation des lignes commerciales

La Région Nouvelle-Aquitaine, via le site de Mont-de-Marsan, mesure la fréquentation commerciale grâce à un logiciel qui permet des remontées issues de la billetterie.

Il est à noter que contrairement à la plupart des réseaux d'autocars interurbains, le Département des Landes avait fait le choix historique de séparer le public commercial du public scolaire. Il n'y a donc aucun scolaire dans les statistiques ci-dessous.

Nous considérons dans l'analyse uniquement l'année 2019, l'année 2020 n'étant pas jugée significative en raison de l'enchaînement entre les grèves SNCF et le confinement dû à la pandémie de Covid-19.



Fréquentation mensuelle de 2019 des 3 lignes du territoire (source : Région Nouvelle-Aquitaine)

On observe dans le graphique ci-dessus les éléments suivants :

- les mois de juillet et août sont de loin les plus fréquentés, notamment sur la ligne 13 qui voit sa fréquentation doubler,

# 3.

- le lancement de la ligne 14 a immédiatement été couronné de succès en terme de fréquentation commerciale, preuve qu'elle répond à une demande importante sur le territoire,
- la fréquentation de la ligne 11 a légèrement diminué, probablement en partie du fait du lancement de la ligne 14, plus pertinente à certains horaires pour rallier la métropole bordelaise.

Dans le détail, la fréquentation mensuelle des lignes est la suivante pour le deuxième semestre de l'année 2019:

	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
11	1 908	1 662	1 192	1 099	1 003	726
13	2 693	2 923	1 217	967	596	456
14	<b>Absence d'offre</b>		1 003	1 305	1 224	1 109
44	308	346	<b>Absence d'offre</b>			
45	85	152				
46	878	1 467				

Si l'on ramène au nombre de courses offertes sur les mois concernés, cela donne le nombre moyen suivant de passagers par véhicule :

	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
11	10,4	9	6,5	6	5,4	3,9
13	16,8	18,3	7,6	6	3,7	2,9
14	<b>Absence d'offre</b>		2,8	3,6	3,4	3
44	6,4	7,2	<b>Absence d'offre</b>			
45	2,6	4,7				
46	13,7	22,9				

Exemple de lecture : en juillet 2019, chaque course de la ligne 11 a transporté en moyenne 10,4 passagers.

Les tableaux ci-dessus appellent les commentaires suivants :

- la nouvelle ligne 14 a une fréquentation commerciale nominale importante, mais rapporté au nombre important de rotations offertes, elle reste peu remplie. Cela ne doit néanmoins pas être considéré comme étant significatif, au regard de la jeunesse de la ligne, qui nécessite une certaine visibilité,
- les mois de juillet et août sont de loin les plus fréquentés,
- la ligne 45 entre Morcenx et Contis reste assez peu fréquentée,
- à l'inverse la ligne 46 entre Parentis, Biscarrosse et Arcachon connaît un réel engouement.

# 3.



*Un vacancier attend le car régional à Biscarrosse. Photo Tecurbis.*

### 3.2.2.4. Les transports scolaires

A l'instar des transports interurbains de voyageurs, les transports scolaires sont gérés par la Région Nouvelle-Aquitaine.

Malgré leur manque de visibilité, ils constituent un enjeu très important dans le cadre de la mobilité rurale :

- il s'agit souvent du principal poste de dépenses de la compétence mobilité, et se trouve donc au cœur des négociations en cas de transfert de compétence de la Région vers un EPCI local,
- ils constituent la principale offre de transport en terme de volumétrie, et peuvent à ce titre compléter le maillage des autres réseaux en les intégrant au plan de transport local,
- ils forment toute une génération à l'utilisation des transports publics.

Concernant le territoire du PETR, on dénombre 2 998 élèves inscrits (du fait de la gratuité, probablement moins sont réellement transportés au quotidien), répartis sur 92 itinéraires différents.

Si beaucoup de circuits, notamment du secondaire, sont à destination de pôles extérieurs comme Dax, un certain nombre assurent une desserte interne au périmètre des différentes intercommunalités, et ont donc vocation à être analysés dans le cadre d'un éventuel transfert de compétence.

**Près de 3 000 élèves du territoire sont inscrits aux circuits scolaires assurés par la Région.**

# 3.

## 3.2.3. Les réseaux de transport locaux

Au-delà des transports interurbains évoqués ci-avant, le territoire du PETR est desservi par différents réseaux locaux.

### 3.2.3.1. Le Biscabus

#### ► PRESENTATION GENERALE

Le Biscabus est un transport communal biscarrossais, fonctionnant de façon quotidienne en période estivale, et à la demande le reste de l'année.

Il dessert 18 arrêts et permet de relier différents pôles de la commune :

- le centre ville
- le lac (Navarrosse, Ispe et Maguide)
- la station balnéaire

#### ► FONCTIONNEMENT ESTIVAL

De fin juin à début septembre, le Biscabus fonctionne de façon fixe :

- 7 A/R quotidiens en bord de saison
- 15 A/R quotidiens de la deuxième semaine de juillet jusqu'à fin août, dont 4 A/R directs entre le centre ville et l'océan sans passer par le lac.

#### ► FONCTIONNEMENT LE RESTE DE L'ANNEE

En dehors de la période estivale, le Biscabus fonctionne à la demande uniquement, à raison de 8A/R proposés quotidiennement du lundi au vendredi (absence d'offre le week-end).

Les horaires proposés permettent des correspondances avec la ligne régionale 11 à destination d'Ychoux, permettant ainsi de connecter Biscarrosse Plage (2 000 habitants en période hivernale) au réseau TER.

#### ► LA GRILLE TARIFAIRE

Le Biscabus propose un tarif très avantageux, notamment dans le cadre des abonnements :

Titre	Tarif
<b>Ticket unitaire</b>	1€
<b>Carnet 10 voyages</b>	7€
<b>Abonnement été</b>	30€
<b>Abonnement annuel</b>	45€

#### ► ÉLEMENTS DE FREQUENTATION

Période	Voyages
<b>Hiver 2018-2019 (TAD)</b>	3 354
<b>Hiver 2019-2020 (TAD + période de confinement)</b>	2 574
<b>Été 2019</b>	25 087

En rapportant ces chiffres à l'offre proposée, on obtient les taux de charge suivants :

# 3.

- sur le TAD hiver 2018/2019, en prenant en compte le nombre de courses proposées et un taux de groupage de 1,5 on estime que le taux de déclenchement du Biscabus à la demande était de 68%
- sur la période été 2019, au regard du volume d'offre proposée, le taux de charge moyen par course était de 13,5 passagers avec probablement de fortes disparités entre les jours ensoleillés et les jours pluvieux.

**Le Biscabus est un système de transport communal à double vocation :**

- plutôt touristique en période estivale
- plutôt sociale et de désenclavement le reste de l'année.

Dans les deux cas, il s'agit d'un produit de transport qui semble avoir trouvé son public.



*Publicité pour le Biscabus en centre ville de Biscarrosse (photo Tecurbis)*

# 3.

## 3.2.3.2. Mimizan : différentes initiatives de transport local

### ▶ MIMIZBUS

Le Mimizbus est une navette assurée par la Ville de Mimizan en juillet-août entre le centre ville de Mimizan et la plage.

En attente infos Ville de Mimizan.

### ▶ LE MINIBUS

Le CCAS de Mimizan fait circuler du lundi au vendredi toute l'année, été compris, un minibus de 7 places entre Mimizan Plage et le centre ville. Il s'agit d'un service ouvert aux plus de 60 ans et aux titulaires des minima sociaux, et qui sert donc aux habitants de la station balnéaire qui ont des besoins dans le centre ville. Le service coûte 10 euros par semestre.

La fréquentation du service est estimée à 40 personnes environ.

### ▶ LE TRANSPORT SOLIDAIRE

Un service de transport solidaire a été créé par le CCAS de Mimizan en 2018. Destiné aux habitants de la commune, il a pour but de venir en aide aux personnes qui n'ont pas de moyen de transport (définitif ou momentané) pour se déplacer ou qui ne sont plus aptes à conduire, afin de leur permettre de se déplacer pour les nécessités de la vie courante, et maintenir le lien social. Ce service reste avant tout une démarche d'entraide. Les déplacements doivent se faire exclusivement sur la commune de Mimizan, et pour des motifs bien déterminés et ponctuels. La tarification est de 2€ pour un trajet de moins de 4 kilomètres + 30 centimes par kilomètre supplémentaire, directement versés au conducteur bénévole.

En 2020, la fréquentation du service de transport solidaire est de 2 à 3 usagers par semaine environ.

**La commune de Mimizan dispose de différents services de mobilité, dédiés à différents publics. Il s'agit uniquement de solutions à caractère communal.**

# 3.

## 3.2.3.3. Les navettes Côte Landes Nature

En complément des lignes régionales estivales 44 et 45 (cf. supra) financées à 80% par Côte Landes Nature et permettant de relier le territoire aux gares de Dax et Morcenx, l'Office de Tourisme organise un réseau de navettes estivales, au titre de sa compétence tourisme.

## 3.2.3.4. L'offre proposée

4 lignes sont proposées en juillet et août, couvrant l'intégralité des communes et des campings du territoire.

Le réseau est entièrement gratuit.



Ligne	O/D	Communes desservies	Offre proposée
3	Léon – Saint-Girons Plage	Léon Vieille-Saint-Girons	10 A/R tous les jours
4	Taller – Saint-Girons-Plage	Taller Castets Linxe Vieille-Saint-Girons	1 A/R tous les jours
4.1	Saint-Michel-Escalus – Saint-Girons-Plage	Saint-Michel-Escalus Linxe Vieille-Saint-Girons	1 A/R tous les jours
12	Contis-Plage – Cap de l'Homy	Lévignacq Uza Saint-Julien-en-Born Lit-et-Mixe	7 A/R tous les jours + 4A/R supplémentaires en pic de saison

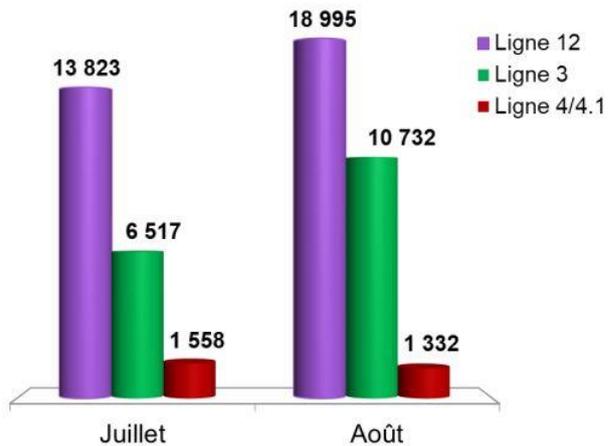
**Le réseau proposé permet de relier l'ensemble des communes de Côte Landes Nature aux plages du territoire en juillet et août, gratuitement.**

# 3.

## 3.2.3.5. La fréquentation du service

La SPL Translandes qui opère le service a comptabilisé durant l'été 2019 59 527 voyages, ce qui représente une hausse de la fréquentation de 7,5% par rapport à 2018.

La fréquentation se répartit comme suit, à quasi-totalité sur les lignes 12 et 3 :



Source : SPL Translandes

En rapportant la fréquentation à l'offre proposée, on obtient les charges moyennes par course suivantes :

- 32 voyageurs par course sur la ligne 12
- 15,4 voyageurs par course sur la ligne 3
- 15,4 voyageurs par course sur les lignes 4 et 4.1.

**Côte Landes Nature propose un service qui semble avoir trouvé son public, et donc la fréquentation est en augmentation.**



Arrêt de navette estivale CLN à Linxe (photo Tecurbis)

# 3.

## 3.2.4. Les conditions du transport public sur le territoire : bilan critique

Le territoire du PETR, très étendu, est desservi par une multitude de réseaux répondant à de multiples enjeux, comme évoqué ci-avant. En mettant en perspective l'ensemble des analyses locales, et en compilant la parole des acteurs rencontrés, se dresse la liste des enjeux suivants :

### ▶ L'INTERMODALITE ET L'ACCES AUX RESEAUX STRUCTURANTS

- **Les horaires des lignes régionales en rabattement ne sont pas forcément adaptés à un usage professionnel vers Bordeaux, il manque notamment des retours plus tardifs que ce qui est proposé.**
- **La ligne 14 est une vraie avancée, mais doit encore trouver son public, et souffre d'un manque de fiabilité horaire du fait de la congestion très importante sur le Bassin d'Arcachon.**
- **Il n'y a plus de moyen de rallier la gare de Dax depuis le sud du territoire et notamment Castets.**

### ▶ LES BESOINS LIES A LA MOBILITE INCLUSIVE ET A L'EMPLOI

- **Les principaux employeurs du territoire sont difficiles à desservir, du fait d'horaires en 3x8 et/ou de localisations excentrées.**
- **Il manque un lien entre Mimizan et Parentis, où se trouve le Pôle Emploi.**
- **14 communes du territoire ne bénéficient d'aucune offre de transport public non estivale.**
- **Seules Biscarrosse et Mimizan bénéficient d'un TAD ou transport solidaire.**
- **Les transports scolaires n'acceptent pas de passagers non scolaires.**

### ▶ LES BESOINS LIES A LA MOBILITE TOURISTIQUE

- **Les lignes estivales régionales ne roulent que le samedi et le dimanche, alors qu'il y aurait des besoins quotidiens, notamment entre Biscarrosse et le Bassin d'Arcachon.**
- **Il manque un lien entre Parentis, Sanguinet et Biscarrosse-Plage.**
- **Il manque un lien entre Saint-Julien-en-Born et Mimizan.**
- **Il manque un lien entre Léon et Moliets.**
- **Il n'y a aucun lien entre les différents territoires qui composent le PETR.**

# 3.

## 3.3. Les infrastructures cyclables

Le vélo est un élément important de la mobilité sur la côte landaise, qui dispose de nombreuses infrastructures et en premier lieu la Vélodyssée.

Le vélo est devenu un motif touristique en soi, et l'image du territoire y est intimement liée.

### 3.3.1. Etat des lieux des infrastructures cyclables sur le territoire

Le territoire bénéficie de la présence de nombreuses pistes cyclables en site propre, dont la plus connue est la Vélodyssée, reliant l'Irlande au Portugal.

De nombreuses communes du PETR bénéficient de pistes cyclables en site propre :

- entre Biscarrosse-Plage et Arcachon via la Dune du Pilat
- entre Biscarrosse, Parentis et Ychoux
- entre Pontenx-les-Forges et Mimizan
- entre Saint-Julien-en-Born et Contis
- entre Lévignacq et Lit-et-Mixe
- entre Taller et Saint-Girons via Castets.

Les principaux axes identifiés comme manquants sont les suivants :

- entre Parentis et Sanguinet en itinéraire direct
- entre Sanguinet et la Gironde
- l'arrivée sur la gare d'Ychoux (1km manquant)
- entre Pontenx et Labouheyre (projet en cours)
- entre Mézos et Mimizan.



Sur les trois différents EPCI, le sujet vélo est très mature, avec l'élaboration de Plans Vélo en cours pour la CC des Grands Lacs et la CC de Mimizan. De l'avis général, il s'agit d'un sujet fondamental pour le territoire.

Page suivante :

En haut à gauche : la Vélodyssée à Gastes

En haut à droite : jalonnement cyclable à Navarrosse

En bas : stationnement vélo à Contis-Plage

# 3.



# 3.

## 3.3.2. Un réseau plutôt orienté vers les loisirs que la mobilité quotidienne

Les différentes pistes cyclables qui traversent le territoire sont idéales pour un usage touristique lié à la promenade ou bien à l'accès à l'océan.

Néanmoins, un usage quotidien du vélo semble moins aisé, notamment pour les raisons suivantes :

- les pistes cyclables sont souvent d'anciennes voies ferrées, qui évitent les centres bourgs, auxquels elles ne sont pas toujours correctement raccordées,
- les nouveaux lotissements qui accueillent une population jeune ne sont pas toujours équipés en infrastructures,
- les pistes cyclables ne sont pas éclairées, et leur isolement est incompatible avec une pratique hivernale nocturne en toute sécurité,
- beaucoup d'axes très empruntés au quotidien ne proposent aucune solution cyclable, notamment entre Sanguinet et le Bassin d'Arcachon et entre Sanguinet et Parentis,
- il n'y a pas de service associé à la pratique du vélo pour les habitants (type Maison du Vélo, location longue durée, etc).

De plus, la CC de Mimizan souligne que la marche à pieds est souvent inconfortable dans les différents bourgs ou centres urbains.

**Malgré quelques axes manquants, le territoire du PETR est très bien doté en infrastructures de qualité, favorisant un usage touristique du vélo.**

**Néanmoins, l'usage quotidien du vélo par les résidents à l'année reste assez marginal, du fait d'infrastructures peu adaptées et d'absence de services.**

## 3.3.3. Les enjeux liés à la mobilité cyclable dans le cadre de la LOM

La LOM place des ambitions fortes dans le développement du vélo, en visant une part modale des déplacements triplée avant 2024, allant de 3% à 9%.

Plusieurs leviers financiers sont prévus à cet effet et notamment des appels à projets en partenariat avec l'ADEME ainsi qu'un grand plan d'investissement de 500 millions d'euros à disposition des collectivités.

La LOM consacre par ailleurs les véloroutes en leur donnant un cadre juridique plus précis et en les intégrant au Code des transports.

Concernant l'intermodalité, la LOM oblige à créer du stationnement sécurisé dans les gares et pôles d'échange multimodaux avant le 1<sup>er</sup> janvier 2024. La liste des gares concernées doit être publiée par décret. La commune ou l'AOM sur laquelle se situe la gare peut inviter les propriétaires de l'emprise foncière de la gare à se prononcer sur la nécessité de se doter de stationnement cyclable sécurisé avant la 1<sup>er</sup> janvier 2021.

La LOM instaure un forfait mobilité durable permettant aux salariés se rendant au travail à vélo de bénéficier d'une indemnité allant jusqu'à 200€ annuels.

La LOM prévoit l'obligation d'assurer la possibilité de transporter les vélos à bord des trains et des autocars.

# 3.

## 3.4. L'utilisation partagée de la voiture

### 3.4.1. Etat des lieux du covoiturage sur le territoire

Le Département des Landes recense deux aires de covoiturage sur son site internet sur le territoire : Parentis et Castets.

Néanmoins, il existe également un parking signalé comme étant aire de covoiturage à Sanguinet.

#### 3.4.1.1. L'aire de Parentis

Il s'agit d'une aire de 18 places (dont 1 place handicapée), à côté du terminus de la nouvelle ligne régionale vers Biscarrosse, Parentis et La Teste-de-Buch.

Cette aire n'étant pas barriérée et étant située à proximité de commerces, il est difficile de dire si son usage sert réellement à covoiturer ou non.

L'aire est positionnée au sud de Parentis, au débouché des routes de Mimizan et Pontenx. Elle peut idéalement servir à du rabattement depuis les communes situées au sud de Parentis vers la ligne régionale 14.



L'aire de covoiturage de Parentis (photo Tecurbis)

#### 3.4.1.2. L'aire de Castets

Il s'agit d'une aire de 22 places située au niveau de la sortie 12 de l'A63, au rond-point de la route de Dax.

Au vu de sa localisation, il est acquis que 100% des usagers s'en servent pour covoiturer.

L'aire sert vraisemblablement plutôt à des déplacements moyenne et longue distance (vers Bordeaux notamment) qu'à des trajets locaux.



L'aire de covoiturage de Castets (photo Tecurbis)

# 3.

## 3.4.1.3. L'aire de Sanguinet

Il s'agit d'une aire de 7 places (dont 1 place handicapée) située à l'entrée nord du centre de Sanguinet, en face de la Poste.

Cette aire n'étant pas barrière et étant située à proximité de commerces, il est difficile de dire si son usage sert réellement à covoiturer ou non.

L'aire est positionnée à environ 200 mètres de l'arrêt de car régional Sanguinet Mairie, et peut donc servir à du rabattement vers la ligne à destination de Biscarrosse et Parentis ou La Teste de Buch.



L'aire de covoiturage de Sanguinet (photo Tecurbis)

## 3.4.2. La Cast'Air : véhicule partagé à Castets

Castets n'étant pas desservi par les transports en commun, la mairie a mis en place un véhicule électrique partagé pour ses administrés. Le service nécessite une inscription préalable en mairie. La location coûte 3€ de l'heure ou bien 10€ la journée. Au vu du succès rencontré, la mairie de Castets envisage d'acheter à minima un autre véhicule.



La Cast'Air (photo Tecurbis)

# 3.

## 3.4.3. Le covoiturage : un enjeu important dans le cadre de la LOM

La LOM opère un focus important sur le développement du covoiturage, désormais considéré comme faisant partie de la chaîne de mobilité à part entière.

Les AOM ont ainsi au terme de la loi les obligations/possibilités suivantes :

- Obligation d'élaborer seules ou bien conjointement avec d'autres AOM un schéma de développement des aires de covoiturage
- Possibilité de subventionner les utilisateurs du service
- Possibilité pour les maires de réserver des places de stationnement au covoiturage
- Possibilité de réserver des voies de circulation pour le covoiturage

Concernant le territoire du PETR, les enjeux sont multiples :

- Comment valoriser et développer les infrastructures existantes ?
- Comment traiter le cas particulier de la gare d'Ychoux afin d'y valoriser le covoiturage, aujourd'hui absent du stationnement ?
- Comment valoriser le covoiturage dans les principales entreprises et dans les zones d'emploi ?
- Quelle communication / valorisation institutionnelle apporter au service ?

**Le territoire du PETR comporte aujourd'hui trois aires dont il est difficile d'évaluer l'usage. En tout état de cause, il s'agit d'un enjeu important dans le cadre de la lutte contre l'autosolisme sur le territoire.**

# 4.

## 4. LES RESULTATS DE L'ENQUETE TELEPHONIQUE

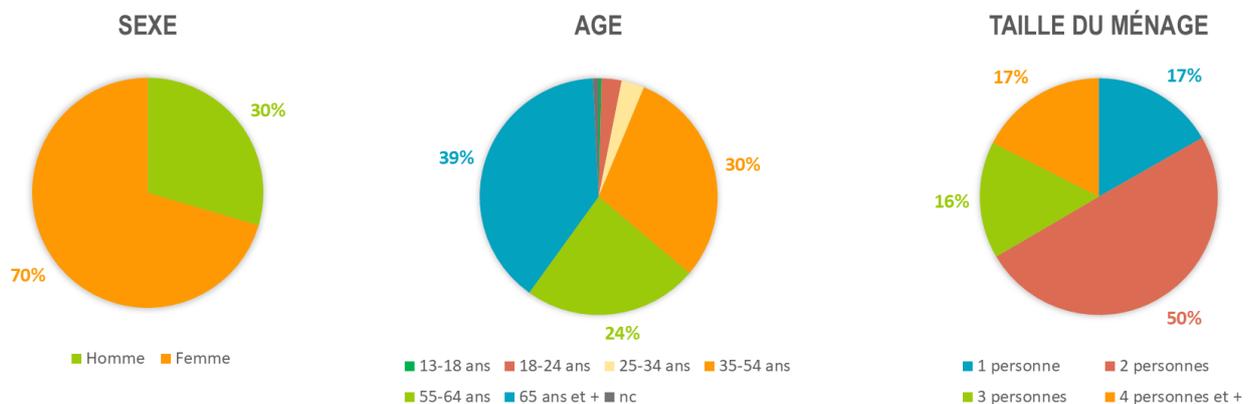
Une enquête téléphonique a été réalisée par Inkidata courant juillet 2020, auprès de 257 habitants du PETR Pays Landes Nature Côte d'Argent. Cette enquête révèle les pratiques et les attentes de ces habitants en termes de mobilités.

### 4.1. Caractéristiques de l'échantillon

#### 4.1.1. Caractéristiques principales

Avant toute chose, il est important de noter que l'enquête s'est concentrée sur les habitants en résidence principale. Seules 3 des 257 personnes interrogées sont des résidents secondaires.

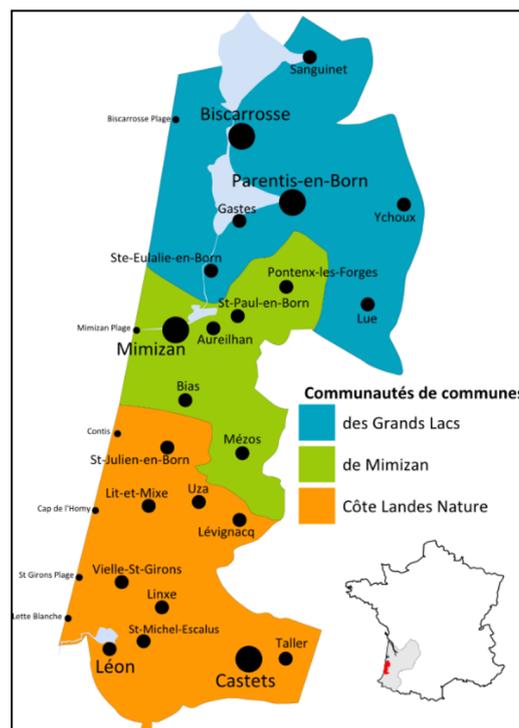
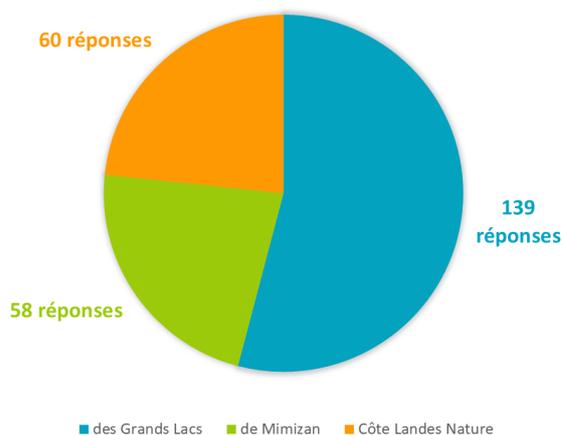
Par ailleurs, comme l'illustrent les graphiques ci-dessous, l'échantillon comporte quelques biais de représentation de la population. D'une part, 70% des personnes interrogées sont des femmes. D'autre part, les personnes âgées de plus de 64 ans représentent 39% de l'échantillon (contre 27% dans la réalité) alors qu'il y a peu de réponses de personnes entre 13 et 34 ans. Ces biais de réponses sont classiques dans ce type d'enquête, du fait d'une plus forte disponibilité des personnes âgées au téléphone. Concernant la taille des ménages, la moitié des individus vivent dans un ménage de 2 personnes.



Caractéristiques principales de l'échantillon (257 réponses)

#### 4.1.2. Communauté de communes d'origine

Si on s'intéresse à la communauté de communes d'origine des répondants, plus de la moitié vient de la communauté de communes des Grands Lacs alors que ceux originaires de la communauté de communes de Mimizan sont 58 et ceux de Côte Landes Nature, 60. Cette répartition est conforme à l'équilibre démographique du territoire.



Communauté de communes d'origine (257 réponses)

### 4.1.3. Déplacement domicile - travail

Le tableau ci-dessous récapitule les trajets domicile-travail des différents individus interrogés. On observe que Biscarrosse est le lieu de résidence de 70 répondants (27%) et accueille aussi 33 actifs. Par ailleurs, 128 personnes interrogées ne sont ni actives, ni étudiantes ce qui influe fortement sur les réponses en termes de déplacements dans une semaine type. Il est aussi important de noter que 65 répondants travaillent et vivent dans la même commune, ce qui génère des déplacements domicile-travail de courte distance.

# 4.

Domicile \ Travail	Travail																	Total					
	Ni actif ni étudiant	Aureilhan	Biscarosse	Castets	Levignacq	Linxe	Lit et Mixe	Lue	Mezos	Mimizan	Parentis en Born	Sanguinet	St Julien en Born	St Paul en Born	Ste Eulalie en Born	Vielle St Girons	Ychoux		Landes	Gironde	Ile de France	Autre	
Aureilhan	2	1								2													5
Bias	2									1	1												4
Biscarosse	36		24								2	1							4	2	1		70
Castets	4			1														2					7
Gastes	2										2												4
Leon	2																	1					3
Levignacq	1				1													1					3
Linxe	7					1												1					9
Lit et Mixe	6			1			2			3						1			1				14
Lue	2							1															3
Mezos	3								2														5
Mimizan	14									15								1					30
Parentis en Born	12		6								7	1					1	1	3				31
Pontenx Les Forges	2	2	1							1	1			1									8
Sanguinet	6		1									4								3			14
St Julien en Born	5			1									2						2				10
St Paul en Born	4		1														1						6
Ste Eulalie en Born	6									1					2								9
Taller																		3					3
Uza	1																						1
Vielle St Girons	6															2		3					11
Ychoux	5										1							1					7
<b>Total</b>	<b>128</b>	<b>3</b>	<b>33</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>23</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>1</b>		<b>257</b>

Total pas de déplacement domicile-travail 131  
 Total déplacement domicile-travail dans la même ville 65

Tableau des déplacements domicile – travail (257 réponses)

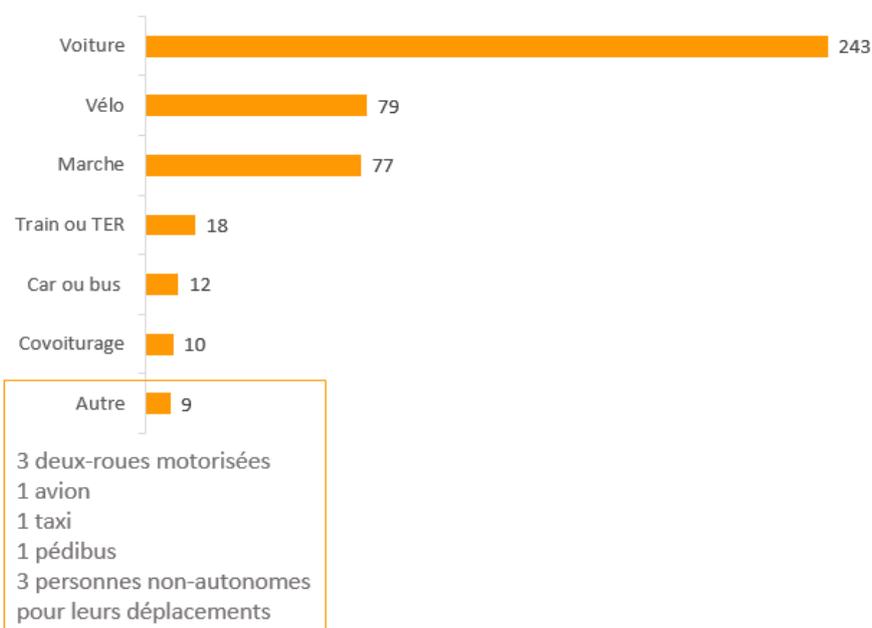
## 4.2. Dans une semaine type : la voiture fortement plébiscitée

### 4.2.1. Moyens de transport dans une semaine type

L'enquête porte, dans un premier temps, sur les moyens de transports utilisés par les individus, au cours d'une semaine type. Le graphique ci-dessous révèle l'importance de l'utilisation de la voiture et, au contraire, la faible utilisation des transports en commun (train ou bus). Le vélo est mentionné 79 fois et la marche 77 fois. Toutefois, il est important de noter que, dans les enquêtes déplacement, la part de la marche est souvent minorée car les répondants oublient de la mentionner dans leurs réponses.

Concernant l'utilisation du train ou du TER, 72% des individus ayant dit l'utiliser viennent de la communauté de communes des Grands Lacs. Pour le covoiturage au contraire, dans 80% des cas, les répondants viennent des communautés de communes de Mimizan et de Côte Landes Nature.

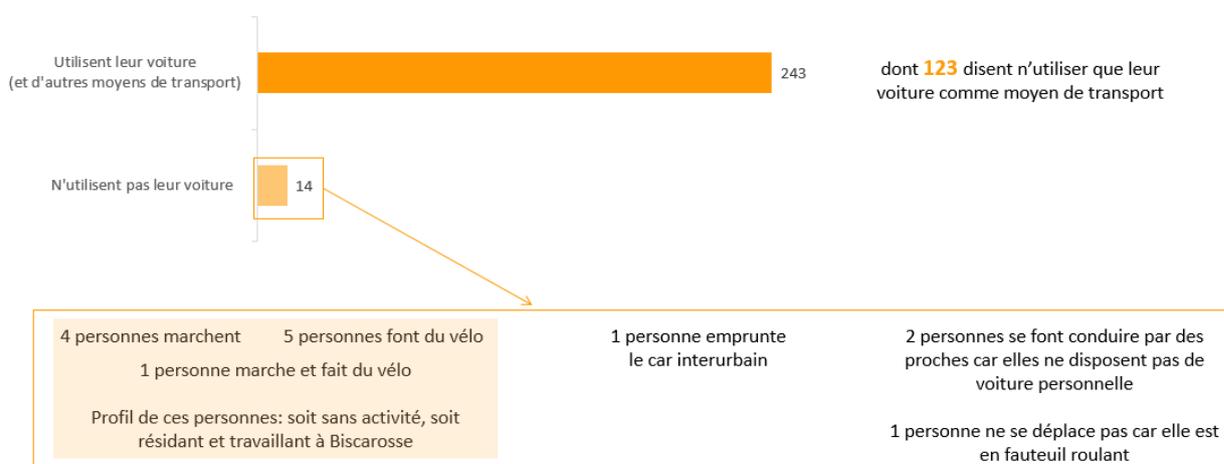
# 4.



*Dans une semaine type, quels transports utilisez-vous ? (257 réponses, plusieurs réponses possible)*

## 4.2.2. Zoom sur l'utilisation de la voiture

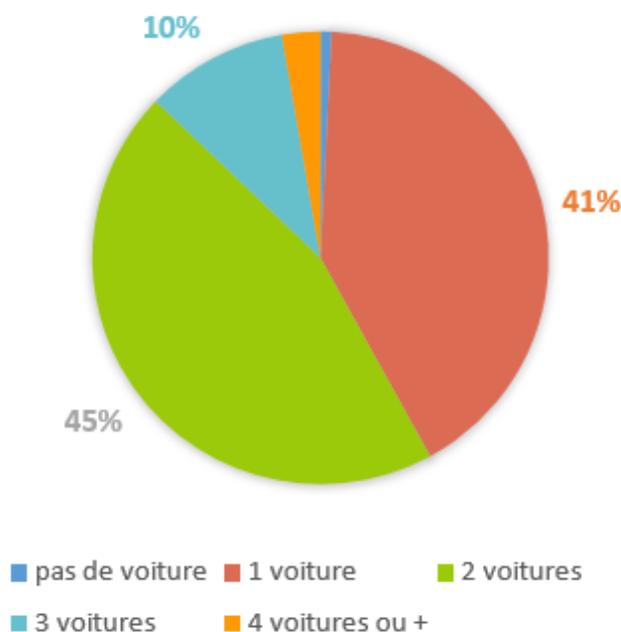
Intéressons-nous plus précisément à l'usage de la voiture. Sur les 243 répondants mentionnant la voiture comme moyen de transport dans une semaine type, 123 disent n'utiliser qu'exclusivement la voiture alors que 120 personnes combinent l'usage de la voiture avec d'autres moyens. Concernant les 14 personnes n'utilisant pas la voiture dans une semaine type, 3 personnes sont dépendantes de voitures de proches, 1 personne prend le car interurbain et 10 marchent et/ ou font du vélo : cette indépendance vis-à-vis de la voiture peut s'expliquer par le fait que ce soient des personnes résidant et travaillant à Biscarosse, ou des personnes sans activité.



*Focus sur l'utilisation de la voiture (257 réponses)*

# 4.

Par ailleurs, le graphique ci-dessous présente le nombre de voiture par foyer : la moyenne est de 1,7 voitures par ménage. Dans la plupart des cas, ce nombre est proportionnel au nombre de personnes dans le ménage. Seules 2 personnes ne possèdent pas de voiture, mais elles se font conduire par leurs proches.

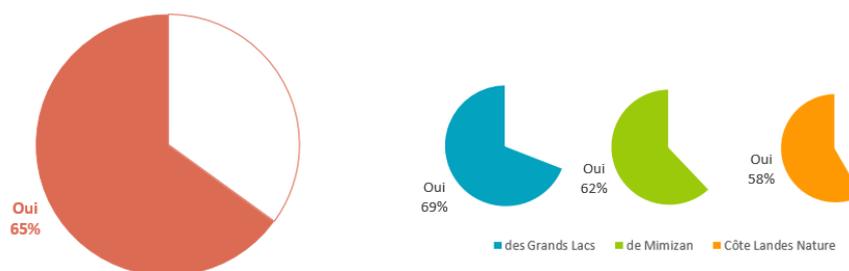


De combien de voitures disposez-vous dans votre foyer ? (257 réponses)

## 4.3. Connaissance, utilisation et satisfaction de l'offre de transport

### 4.3.1. Connaissance et satisfaction globale des moyens de transport

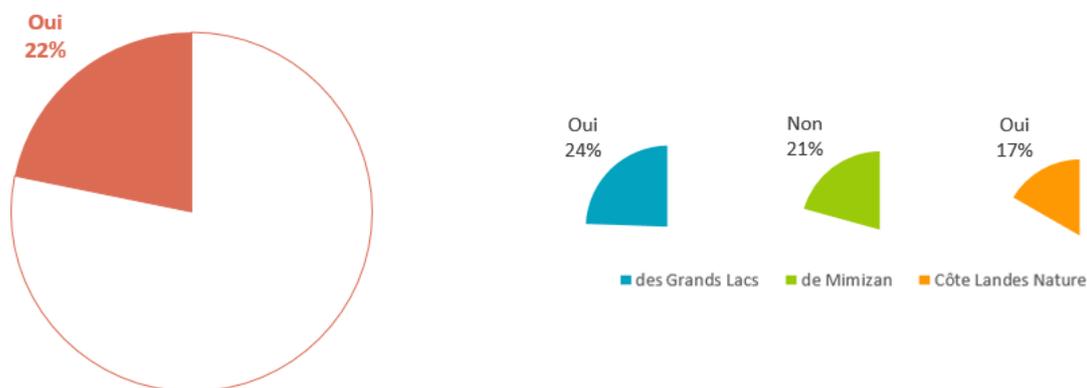
65% des personnes interrogées disent connaître les possibilités de transports en commun. Ce taux varie selon les communautés de communes d'origine : en effet, les répondants de la communauté de communes de des Grands Lacs sont 69% à connaître l'offre de transport contre 58% pour la communauté de communes Côte Landes Nature. La connaissance varie aussi en fonction de l'âge : tous les enquêtés entre 13 et 24 ans disent avoir connaissance des transports.



Connaissez-vous les possibilités de transports en commun ? (257 réponses)

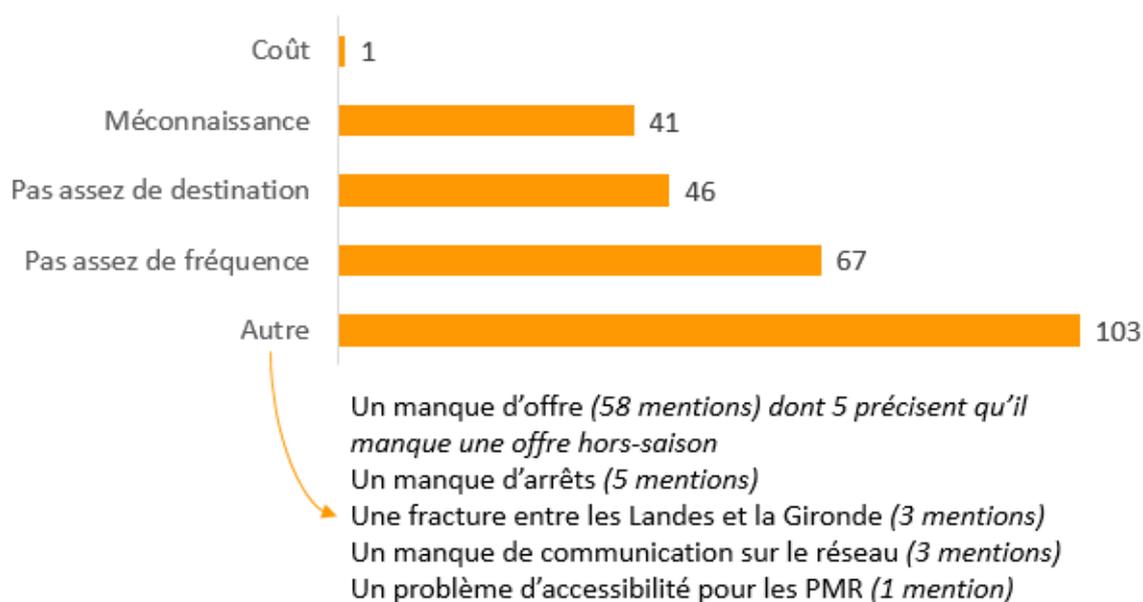
# 4.

Concernant la satisfaction relative au réseau de transport, seul 22% des répondants considèrent être bien reliés aux transports en commun (24% pour ceux venant de la communauté de communes des Grands Lacs et 17% pour ceux de Côte Landes Nature).



*Pensez-vous être bien reliés aux transports en commun ? (257 réponses)*

Sur les 201 personnes considérant être mal reliées aux transports en communs, les raisons du manque d'offre, de fréquence ou de destination reviennent régulièrement. Il est aussi fait mention de la méconnaissance de l'offre de transport et de la fracture entre les Landes et la Gironde en termes de transport, ce qui engendre un report sur la voiture pour plus de facilité.

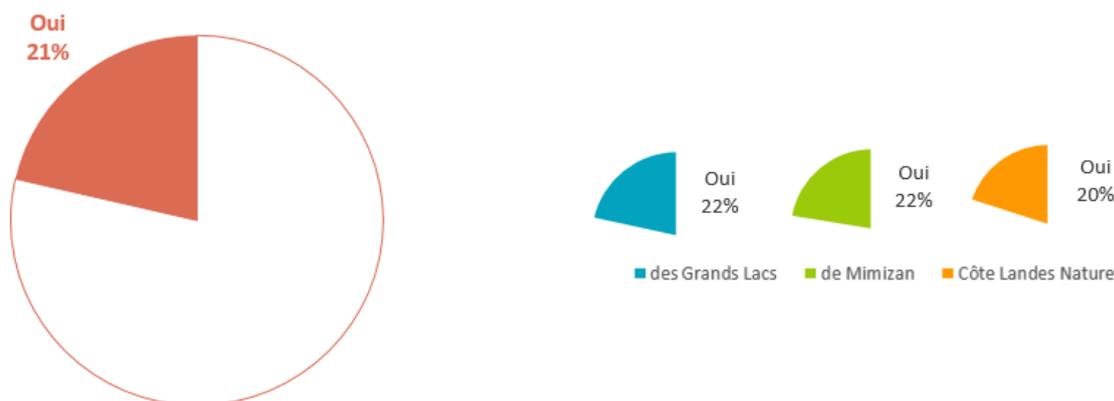


*Quelles sont les raisons pour lesquelles vous pensez être mal relié aux transports ? (201 réponses, plusieurs réponses possibles)*

# 4.

## 4.3.2. L'utilisation du car régional (ex-XLR, ex-RDTL)

Seul 21% des répondants ont déjà utilisé les cars régionaux. Cette proportion d'utilisateurs reste stable selon la communauté de communes d'origine mais elle change un peu en fonction de l'âge des répondants. En effet, on observe une surreprésentation de la tranche d'âge 13-24 ans : les trois-quarts des répondants de cette tranche d'âge ont déjà pris le car régional. Au contraire, les plus de 65 ans ne sont que 14% à avoir déjà pris le car.

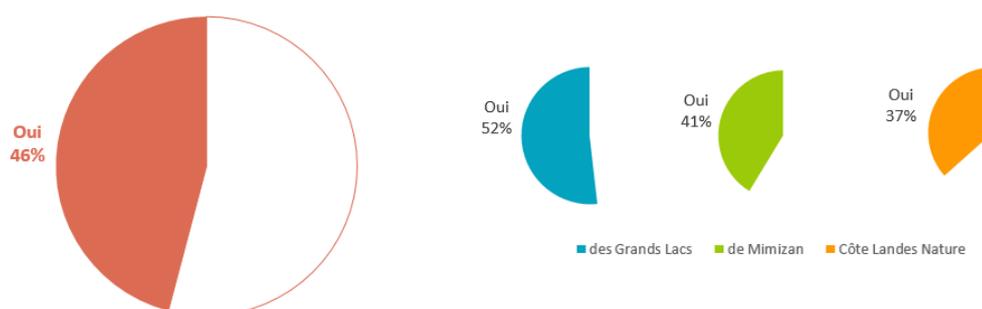


*Avez-vous déjà pris le car ? (257 réponses)*

Les 55 personnes ayant affirmé avoir déjà pris le car ont été interrogées sur leur satisfaction par rapport à l'offre. Pour 70% d'entre eux, l'offre convient. Les 30% non satisfaits (soit 16 individus) évoquent surtout le manque de fréquence (13 mentions) mais aussi le manque de destination (6 mentions), la méconnaissance de l'offre (4 mentions), les horaires non-adaptés, le prix, les détours et les problèmes pendant l'hiver.

## 4.3.3. L'utilisation du TER

Concernant le transport en train, l'enquête s'est intéressée à l'utilisation, lors des deux dernières années, des gares suivantes: Dax, Morcenx, Facture-Biganos, La Teste de Buch, Labouheyre et Ychoux. Plus de la moitié des répondants (54%) n'ont pas pris le TER dans ces gares. Ce taux varie en fonction de la communauté de communes d'origine : les répondants venant de la communauté des Grands Lacs sont 52% à avoir emprunté ces gares au cours des deux dernières années, alors que les répondants de Mimizan et de Côte Landes Nature ne sont respectivement que 41% et 37%.

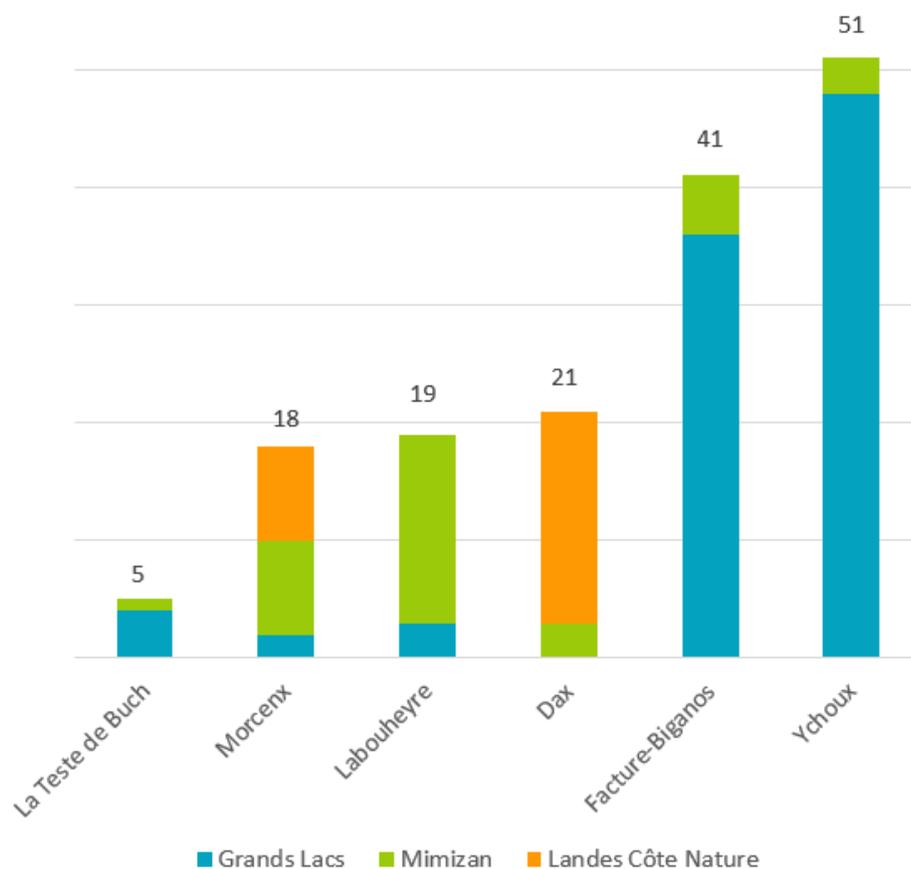


*Avez-vous déjà pris le TER ces 2 dernières années dans les gares suivantes ? (257 réponses)*

# 4.

Les raisons évoquées par les 139 individus qui ne prennent pas le TER à partir de ces gares sont diverses. L'absence de besoin est celle qui est mentionnée le plus de fois (53 fois) ; les répondants expliquent qu'ils utilisent d'autres moyens de transports (13 mentions de la voiture et 8 mentions de l'avion). Par ailleurs, un petit nombre évoque le fait que les gares sont difficilement accessibles, et nécessitent de s'y rendre en voiture (11 mentions). Trois personnes expliquent aller jusqu'à Bordeaux en voiture pour prendre un train directement depuis cette gare : cela confirme la mauvaise connectivité entre le territoire et la Gironde, évoquée précédemment. D'autres raisons sont invoquées comme les grèves, l'insécurité, la difficulté à voyager avec des bagages ou des animaux de compagnie, le manque de ponctualité, le manque de fréquence et de destination ou encore la détestation du train.

La fréquentation des gares est très variable : alors que seuls 5 répondants sont allés en gare de la Teste de Buch au cours des deux dernières années, ils sont 51 à être allés à Ychoux. Cette fréquentation varie très fortement en fonction de la communauté de communes d'origine. Comme le montre le graphique ci-dessous, les gares de Dax et de Morcenx sont surtout empruntées par des habitants de Côte Landes Nature alors que ceux de Grands Lacs utilisent plutôt les gares d'Ychoux et de Facture-Biganos.



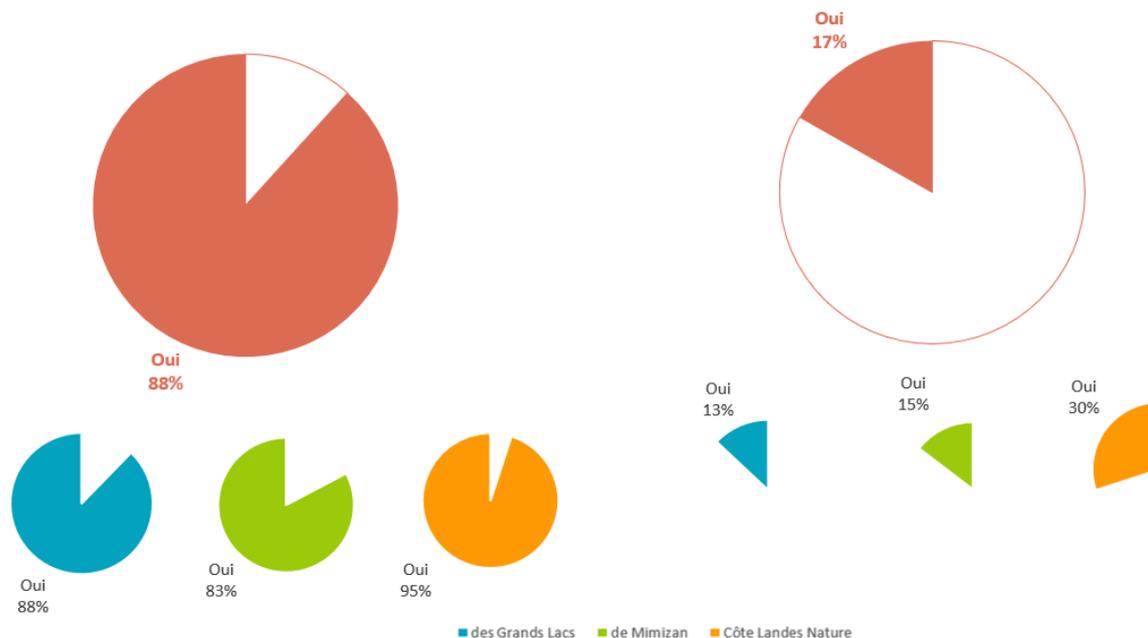
*Fréquentation des gares en fonction de la CC d'origine (118 réponses, plusieurs réponses possibles)*

Aux 118 individus qui sont allés dans ces gares au cours des deux dernières années, la question de la satisfaction de l'offre en état a été posée. 81% des utilisateurs du TER sont satisfaits de l'offre (et ce chiffre est uniforme selon la communauté de communes d'origine). Les raisons des insatisfaits sont diverses : manque d'offre (difficulté depuis Bordeaux), manque de fréquence, manque de train le soir, manque de personnel au guichet le matin, impossibilité d'accès pour les PMR ou encore coût trop élevé.

# 4.

## 4.3.4. L'utilisation des Navettes plages

Les deux graphiques ci-dessous témoignent de la différence entre la connaissance de l'offre de navettes de plage et l'utilisation de celle-ci. En effet, l'offre de navette est connue mais elle n'est pas utilisée par les habitants (quasi exclusivement des résidents principaux) : 88% la connaissent mais seul 17% l'empruntent. Les répondants originaires de la communauté de communes de Côte Landes Nature connaissent davantage l'offre de navette (95%) et l'empruntent plus (30%).



Gauche. Connaissez-vous l'offre de navette de plage ? (257 réponses)

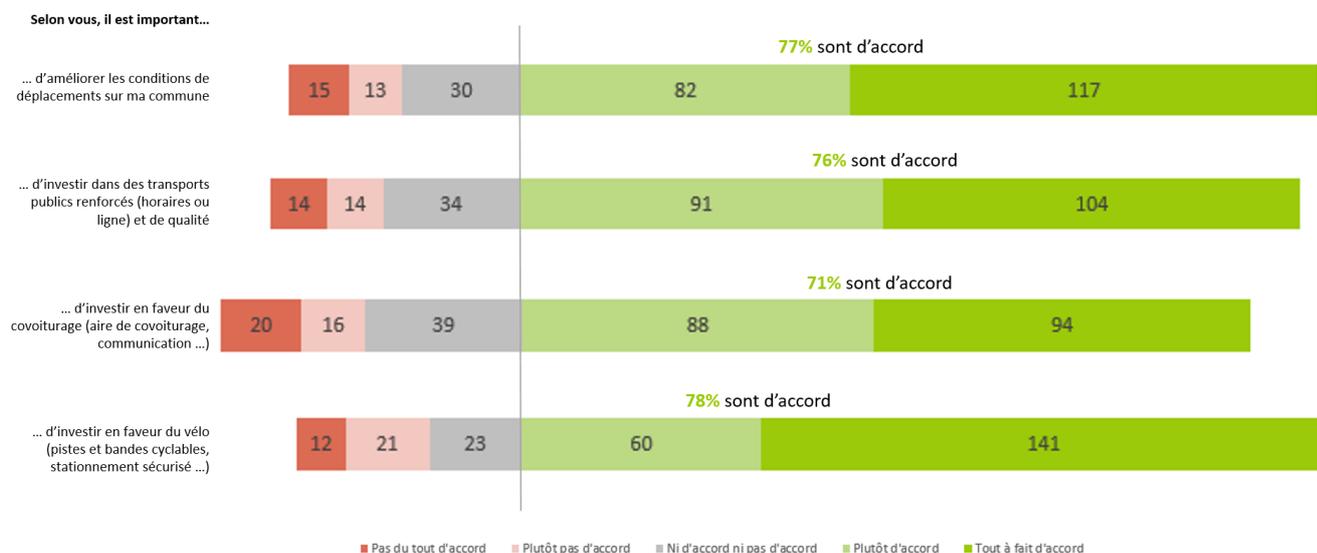
Droite. Avez-vous déjà pris la navette de plage ? (257 réponses)

Sur les 43 personnes utilisant la navette, la très grande majorité (38 sur 43) se disent satisfaits. Les 5 insatisfaits déplorent la période d'offre estivale trop courte, le manque de fréquence le soir et le manque de destination.

## 4.4. Avis sur les objectifs

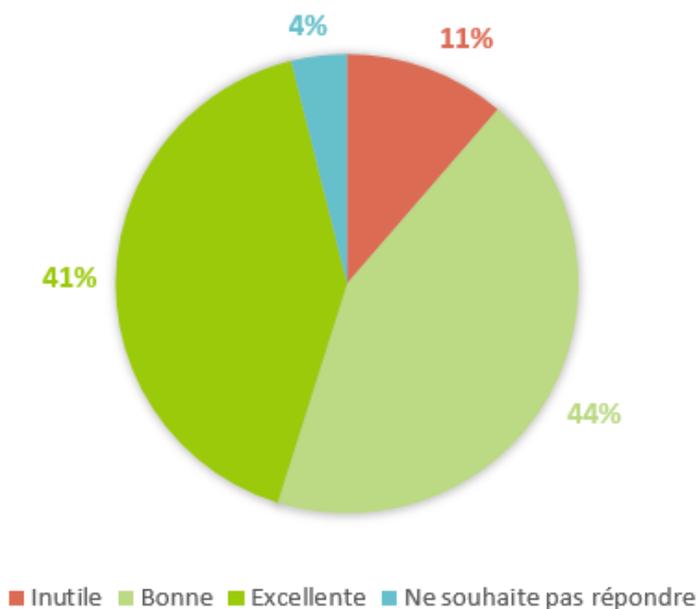
Dans un dernier temps, l'enquête téléphonique s'intéressait aux avis des répondants sur différents objectifs qui pourraient être mis en place à terme sur le territoire. Le graphique ci-dessous donne à voir les réponses à propos de 4 améliorations (conditions de déplacement, transports publics, covoiturage, vélo). Toutes les améliorations sont largement plébiscitées avec plus de 70% des répondants en accord avec l'affirmation à chaque fois. Les investissements en faveur du vélo est l'amélioration qui fait le plus consensus, avec 78% des répondants en accord.

# 4.



Quel est votre avis sur les objectifs suivants ? (257 réponses)

Par ailleurs, 11% des répondants trouvent qu'une offre supplémentaire de transport en commun est inutile sur le territoire contre 41% qui la juge excellente et 44% bonne.



Si une offre supplémentaire de transport en commun venait à être mise en place sur le territoire, comment jugeriez-vous l'initiative ?

Les avis émis par les répondants sont assez uniformes selon la communauté de communes d'origine. On peut néanmoins noter que les habitants de la communauté de communes de Mimizan sont plus favorables aux objectifs, et notamment plus demandeurs d'amélioration des conditions de déplacement et d'investissement dans les transports publics : 81% sont d'accord avec l'amélioration des conditions de déplacements

# 4.

(moyenne : 77%) et 86% sont d'accord avec des investissements dans les transports publics (moyenne : 76%). Ils sont aussi 48% à trouver une offre supplémentaire de transport « excellente » (moyenne : 41%).

Par ailleurs, les habitants de Côte Landes Nature sont plus nombreux à ne pas avoir d'avis tranché. Par exemple, concernant l'importance des investissements dans mes transports publics, ils sont 22% à répondre « ni d'accord, ni pas d'accord » (contre 12% des habitants de la communauté de communes des Grands Lacs et 9% de celle de Mimizan). Cette absence d'avis induit une plus faible adhésion aux objectifs proposés, mais cela reste marginal.

Dans les commentaires libres à la fin de l'enquête, la question de l'offre de transport supplémentaire revient régulièrement et les réponses ne sont pas unanimes. En effet, une partie des enquêtés expliquent qu'il n'est pas utile de développer l'offre de transport car ce n'est pas adapté dans les petits villages : selon eux, il est plus utile d'optimiser l'offre existante - en proposant une meilleure fréquence, plus d'horaires ou en ouvrant les cars scolaires à d'autres usagers - que de créer une offre supplémentaire. Au contraire, une grande partie des répondants souhaitent une amélioration de la desserte en transport en commun avec des attentes très diverses : développer les transports vers les grandes villes et les services publics, développer les offres inter-villages, développer le transport à la demande.

**Une population résidente interrogée très majoritairement dépendante de la voiture individuelle, mais également très majoritairement favorable à des investissements pour les transports publics, le covoiturage et le vélo.**

# 5.

## 5. ENJEUX LIÉS A LA SUITE DE L'ETUDE

Le territoire du PETR des Landes est un territoire vaste, qui croise des enjeux à la fois urbains, périurbains, ruraux et touristiques.

Composé de trois Communautés de communes dont aucune n'exerce à ce jour la compétence mobilité, il est parcouru par différentes offres de transport dépendant de différentes autorités organisatrices, et comportant quelques carences identifiées ci-avant.

Le tableau ci-dessous récapitule les différents enjeux liés à la suite de l'étude.

Une analyse AFOM (Atouts Faiblesses Opportunités Menaces) est proposée en suivant.

Type d'enjeu	Sujets à questionner
<b>Liens entre le territoire et les espaces voisins</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Comment valoriser la gare d'Ychoux ?</li><li>- Comment améliorer les liens entre les Grands Lacs et le Bassin d'Arca-chon ?</li><li>- Comment améliorer le désenclavement des différents pôles du territoire ?</li><li>- Comment relier le sud du territoire à l'agglomération dacquoise ?</li></ul>
<b>Transports du quotidien au sein du territoire et mobilité inclusive</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Faut-il étendre le Biscabus ?</li><li>- Faut-il un lien entre Mimizan et Parentis ?</li><li>- Quelle desserte pour les principales zones d'emploi ?</li><li>- Quelle desserte pour les nouveaux espaces urbanisés ?</li><li>- Quelle offre pour les 14 communes ne bénéficiant pas d'offre de transport non estivale ?</li><li>- Quels dispositifs prévoir pour favoriser la mobilité des plus précaires et des ménages non motorisés ?</li><li>- Quelle évolution pour les transports scolaires ?</li></ul>
<b>Transports touristiques</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Faut-il étendre la période de fonctionnement des lignes estivales ?</li><li>- Faut-il proposer une offre quotidienne sur les lignes ne circulant que le week-end ?</li><li>- Faut-il prévoir de nouvelles lignes, notamment via la Route des Lacs, entre Léon et Moliets ou encore entre Saint-Julien-en-Born et Mimizan ?</li></ul>
<b>Covoiturage</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Faut-il construire de nouvelles aires de covoiturage ? Des P+R ?</li><li>- Les collectivités locales doivent-elles s'impliquer dans l'incitation des ménages au covoiturage ?</li></ul>
<b>Mobilité cyclable et piétonne</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Faut-il de nouvelles infrastructures cyclables ?</li><li>- Faut-il de nouveaux services associés ?</li><li>- Comment passer d'une mobilité cyclable plutôt touristique à un usage quotidien du vélo ?</li><li>- Comment améliorer les conditions de déplacement des piétons ?</li></ul>
<b>Institutionnels</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Quelle gouvernance pour les différents projets ?</li><li>- Quelle réflexion dans les EPCI par rapport à la LOM ?</li><li>- Quelle voix pour le territoire face à la Région ?</li></ul>

# 5.

