



Élaboration du PLUi prescrite par Délibération du Conseil Communautaire du 23 septembre 2021
Projet de PLUi arrêté par Délibération du Conseil Communautaire du 12 février 2025
Dossier soumis à Enquête publique du 29 septembre 2025 au 07 novembre 2025
PLUi approuvé par Délibération du Conseil Communautaire du 26 février 2026

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

4.2

**PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS
(POA) « DEPLACEMENTS »**

Envoyé en préfecture le 05/03/2026

Reçu en préfecture le 05/03/2026

Publié le



ID : 033-200070092-20260226-2026_02_005TER-DE

Élaboration du PLUI-HD

Programme d'Orientation et d'Action Mobilité

Décembre 2024

Préambule	3
Volet 1 – Attractivité des offres de transport collectif	7
1.1 Améliorer l'offre ferroviaire au-delà de Libourne en lien avec le SERM Arcachon – Libourne	8
1.2 Créer des voies multimodales sur les axes convergeant vers le PEM	11
1.3 Adapter et renforcer le réseau Calibus en cohérence avec les bassins de vie locaux	14
1.4 Etudier le déploiement d'une ligne de Cars Express au sud du territoire	17
Volet 2 – Espaces publics et mobilités actives	21
2.1 Mettre en œuvre une stratégie cyclable à l'échelle de La Cali	22
2.2 Restructurer le quartier Gare de Libourne en lien avec les aménagements du PEM	26
2.3 Réaliser et mettre en œuvre des plans de circulation dans les zones agglomérées	29
2.4 Repenser la logistique urbaine et les livraisons en ville	32
2.5 Sécuriser les conditions de déplacement sur le territoire	35
Volet 3 – Innovations et nouvelles pratiques de mobilités	38
3.1 Accompagner les employeurs publics et privés du territoire dans leur démarche de management de la mobilité	39
3.2 Faciliter le maintien au domicile, recréer de la proximité	42
3.3 Expérimenter l'autopartage et la location de scooters électriques sur le territoire	45
3.4 Déployer les IRVE en cohérence avec la stratégie de mobilité	48
3.5 Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique	51
3.6 Accompagner le déploiement de Transport d'Utilité Sociale (TUS)	54
Volet 4 – Intermodalité et hubs de mobilités	57
4.1 Déployer des aires multimodales de proximité	58
4.2 Poursuivre et amplifier le rabattement vers les gares ferroviaires	62
4.3 Populariser l'outil Modalis et contribuer à améliorer l'interopérabilité des réseaux	65
Suivi de l'exécution du POA	68
Synthèse de la programmation	72

Préambule

Un POA répondant à des objectifs ambitieux

La stratégie mobilité de La Cali est déclinée dans le Programme d'Orientation et d'Action qui suit, dans la continuité des ambitions fixées par le PADD. Elle retranscrit une volonté de cohérence entre urbanisme et transport en canalisant le développement urbain du territoire là où l'offre de transport apporte une alternative crédible à la voiture.

En se basant sur la moyenne nationale des parts modales des territoires comparables, la Cali ambitionne à travers la mise en œuvre du POA :

- **De réduire à 47%** (contre 61% estimé en 2021)* la part des déplacements « autosolistes », par un effet combiné de report modal vers les transports collectifs ferroviaires et routiers (+4% de part modale), les modes actifs en particulier le vélo (+6%) et le covoiturage (+4%). Cela passe par une augmentation des capacités d'emport, de fréquences sur les axes à fort potentiel et de coordination entre les lignes de transport, mais aussi entre les réseaux. Il s'agit aussi de déployer les infrastructures et les services permettant de se déplacer en modes actifs, sur l'ensemble du territoire, pour les déplacements de courtes et moyennes distances mais aussi pour accéder à l'offre de transport collectif.
- **D'augmenter le taux d'occupation des véhicules à environ 1,3** contre 1,15 estimé en 2022*. Cet objectif, qui pourrait paraître modeste, est en réalité ambitieux, car l'amélioration de l'écosystème modes actifs et transport collectif devrait réduire le besoin d'accompagnement. Cette légère augmentation du taux d'occupation devrait donc concerner des distances plus importantes qu'actuellement (distances qui ne peuvent cependant pas être évaluées précisément).
- **Limiter l'impact des émissions de GES et de polluants atmosphériques en accompagnant et en promouvant l'évolution des**

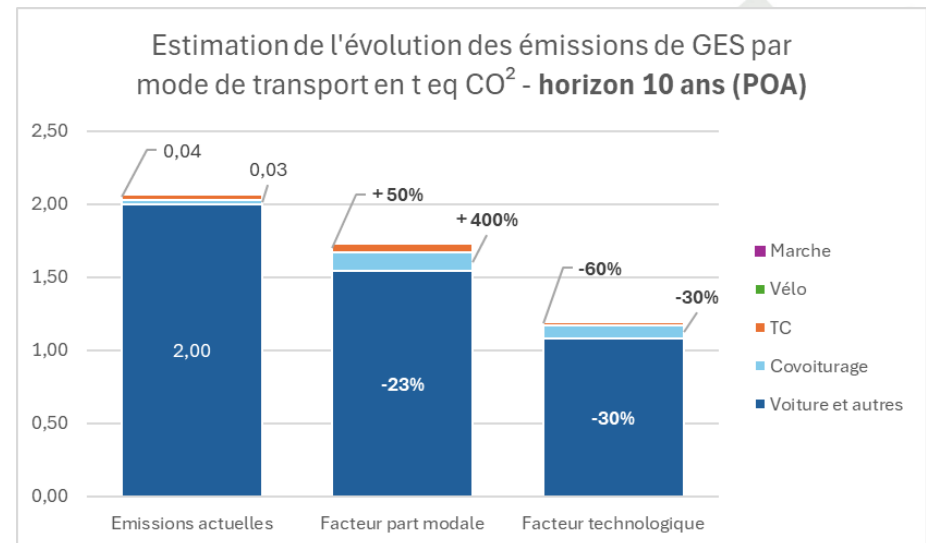
motorisations et en innovant dans le domaine de la logistique urbaine.

Enfin, le POA vise à entamer une baisse du taux de motorisation, en hausse continue depuis plusieurs décennies.

L'effet combiné de l'évolution des parts modales et de l'évolution technologique des motorisations permettrait ainsi **d'abaisser la part des émissions de CO² liées aux transports de 2,07 à 1,2 t eq CO²/hab.** à horizon 10 ans.

Facteur part modale : km autosolistes économisés * gCO²/km moyen du parc automobile

Facteur technologique : réduction des émissions moyennes de CO² du parc de véhicule (glissement vers les motorisation bas carbone)



* Hypothèse d'évolution sur la base de moyennes nationales, en l'absence de données locales

Les quatre volets du POA

Le Programme d'Orientation et d'Action est décliné en 4 thématiques : l'amélioration de la performance et de l'attractivité des offres de transports collectifs routiers et ferroviaires ; La mise en valeur des espaces publics en faveur des mobilités actives ; l'innovation et la promotion des nouvelles formes de mobilité ; le développement de l'intermodalité et l'aménagement de hubs de mobilité.

Chacune des actions est détaillée dans le présent document à travers :

- Un rappel du contexte et des objectifs associés,
- Les mesures à mettre en œuvre,
- Le tableau de bord de l'action : maîtrises d'ouvrage, budget estimatif, calendrier de déploiement, impact de l'action, indicateurs de suivi.

Volet	Action
1 Attractivité des offres de Transports Collectifs	1.1 Améliorer l'offre ferroviaire au-delà de Libourne en lien avec le SERM Arcachon – Libourne
	1.2 Créer des voies multimodales sur les axes convergeant vers le PEM
	1.3 Adapter et renforcer le réseau Calibus en cohérence avec les bassins de vie locaux
	1.4 Etudier le déploiement d'une ligne de Cars Express au sud du territoire
2 Espaces publics et mobilités actives	2.1 Mettre en œuvre une stratégie cyclable à l'échelle de La Cali
	2.2 Restructurer le quartier Gare de Libourne en lien avec l'aménagement du PEM
	2.3 Réaliser et mettre en œuvre des plans de circulation dans les zones agglomérées
	2.4 Repenser la logistique urbaine et les livraisons en ville
	2.5 Sécuriser les conditions de déplacement sur le territoire

Volet	Action
3 Innovations et nouvelles mobilités	3.1 Accompagner les employeurs du territoire dans leurs démarches de management de la mobilité
	3.2 Faciliter le maintien au domicile
	3.3 Expérimenter la mise à disposition de véhicules en libre-service (voitures et scooters électriques)
	3.4 Déployer les IRVE en cohérence avec la stratégie de mobilité
	3.5 Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique
	3.6 Accompagner le déploiement de Transport d'Utilité Sociale
4 Intermodalité et Hubs de mobilité	4.1 Déployer des aires multimodales de proximité
	4.2 Poursuivre et amplifier le rabattement vers les gares ferroviaires
	4.3 Populariser l'outil Modalis et contribuer à son évolution

Déclinaison des fiches actions

Volet 1 - Attractivité des Réseaux de Transports Collectifs

Améliorer l'offre ferroviaire au-delà de Libourne en lien avec le SERM

Arcachon – Libourne

Envoyé en préfecture le 05/03/2026

Reçu en préfecture le 05/03/2026

Publié le

ID : 033-200070092-20260226-2026_02_005TER-DE

Éléments de contexte

La Cali est l'un des premiers territoires à bénéficier d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM). Ce service démontre de son attrait par sa fréquentation en constante évolution (plus de 21 000 montées journalières sur les deux branches Libourne et Arcachon). Une augmentation progressive du niveau de service est attendue pour les gares desservant le sud du territoire (St-Sulpice-Izon, Vayres, Libourne) pour répondre à la demande et aux besoins des voyageurs. La ligne prévoit aujourd'hui son terminus en gare de Libourne, des connexions à Libourne sont donc à prévoir pour les habitants prenant le train sur d'autres communes du territoire. Même si la fréquence des trains (TER) desservant la gare de Coutras présente actuellement une offre intéressante et, dans une moindre mesure celle de St-Denis de Pile, un prolongement de certains services du SERM jusqu'à la gare de Coutras, incluant la desserte de St-Denis de Pile, prend tout son sens au regard du potentiel de captation et du besoin de mobilité au sein de la Cali et vers la métropole bordelaise pour le bassin de vie coutradais.

Objectifs

- Augmenter la part modale du ferroviaire, pour contribuer à l'amélioration du bilan carbone du territoire en réduisant le recours à la voiture individuelle
- Faciliter les déplacements quotidiens sur le territoire de La Cali en développant une alternative crédible et performante à la voiture individuelle à destination de Libourne et Bordeaux Métropole principalement, mais aussi pour les déplacements régionaux transversaux vers le bassin d'Arcachon
- Décharger une partie du flux routier en accès au PEM de Libourne sur le quadrant nord (D910 / Av. Foch)
- Renforcer les liens entre les principales polarités du territoire



Améliorer l'offre ferroviaire au-delà de Libourne en lien avec le SERM

Arcachon – Libourne

Envoyé en préfecture le 05/03/2026
Reçu en préfecture le 05/03/2026
Publié le
ID : 033-200070092-20260226-2026_02_005TER-DE

Poursuivre le dialogue partenarial pour étudier l'extension de certains services du SERM

Dans la lignée de la mise en œuvre du SERM entre Libourne et Arcachon, le prolongement de certains services jusqu'à Coutras permettrait d'en diffuser les effets de manière plus complète à l'ensemble du territoire de La Cali. La faisabilité de ce prolongement doit s'inscrire dans la poursuite du dialogue partenarial engagé avec NAM, Bordeaux Métropole et la COBAN. Cette prolongation permettrait, outre une amélioration de la desserte de St-Denis de Pile et Coutras, de faciliter la connexion des communes situées sur les marches nord et est de La Cali, d'une part, et d'autre part de réduire la pression du rabattement Nord vers le PEM de Libourne.

Etudier la faisabilité d'une augmentation d'offre sur les TER

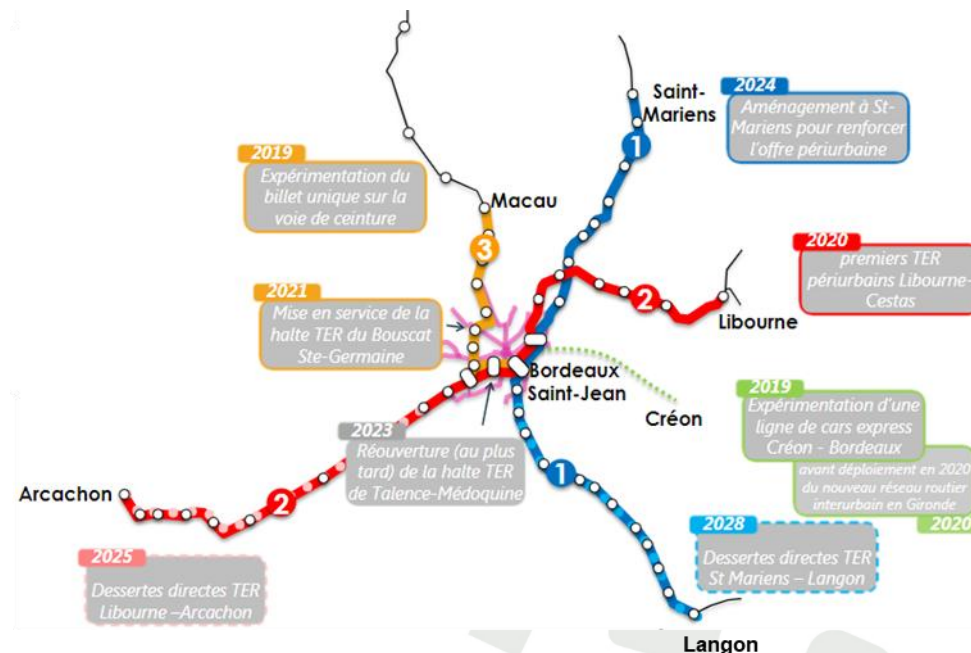
En parallèle, il devrait être étudié, en partenariat avec les services compétents de la Région et SNCF Réseau, la faisabilité d'une augmentation de l'offre sur les lignes Bordeaux <> Angoulême et Bordeaux <> Périgueux du réseau TER.

Mettre en œuvre une offre de service attractive

Au regard de la capacité du sillon ferroviaire, l'amélioration de l'offre ferroviaire pourra porter sur l'augmentation de la fréquence des trains, de l'amplitude horaire, notamment pour les retours tardifs de Bordeaux Métropole.

Relocaliser la halte de St-Denis-de-Pile

Dans la perspective d'améliorer l'accès au réseau ferroviaire sur le territoire de La Cali, la halte de St-Denis-de-Pile devrait être déplacée au droit de la route de l'Europe afin d'améliorer son accessibilité (halte excentrée, pas de traversée de quai accessible). Une étude de faisabilité est à mettre en œuvre.



Ligne 1 : Saint-Mariens / Bordeaux Saint-Jean / Langon

Ligne 2 : Arcachon / Bordeaux Saint-Jean / Libourne

Ligne 3 : Macau / Pessac / Bordeaux Saint-Jean

1^{ère} action du RER Métropolitain :
Expérimentation d'une ligne de cars express Créon - Bordeaux

Améliorer l'offre ferroviaire au-delà de Libourne en lien avec le SERM Arcachon – Libourne

Envoyé en préfecture le 05/03/2026

Reçu en préfecture le 05/03/2026

Publié le

ID : 033-200070092-20260226-2026_02_005TER-DE

Tableau de bord

Niveau de priorité pour La Cali

Basse

Moyenne

Haute

Niveau d'implication de La Cali

Pilote

Associé
portage local

Partenaire
portage régional

Mesures

1 - Poursuite du dialogue partenarial

2 - Amélioration de l'offre ferroviaire (SERM et TER)

3 - Relocaliser la halte ferroviaire de St-Denis de Pile

Portage

1

2

3

Pilotes

Cali

Région NA,
NAM

Région NA,
SNCF Réseau

Partenaires

NAM, BM,
COBAN, SNCF
Gare & co

Cali, BM,
COBAN, SNCF
Gare & co

Cali, St-Denis
de Pile

Calendrier de mise en œuvre

Court terme

Moyen terme

Long terme



Approche des coûts

Fonctionnement

Investissement

1 0,15 ETP (Cali)

2 2,7M€ (estim. Base 5AR /j - à affiner)

3 5M€ (estim. Projets similaires – à affiner)

Impact / Effort

Qualité de l'air :

■ ■ ■ ■ ■

GES :

■ ■ ■ ■ ■

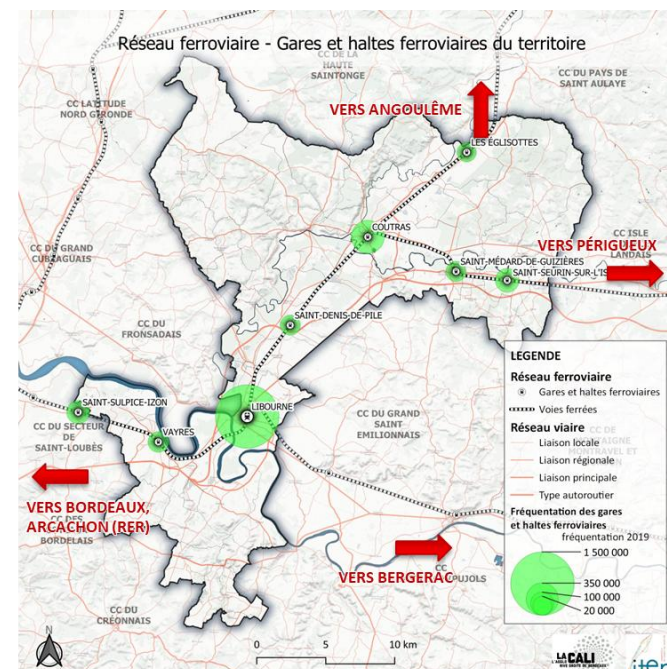
Complexité :

■ ■ ■ ■ ■

Indicateurs de suivi

➤ Fréquence des trains

➤ Nombre de montées en gare de Coutras et St-Denis de Pile



Créer des voies multimodales sur les axes convergents vers le PEM

Eléments de contexte

Aujourd'hui la gare de Libourne, Pôle d'Echange Multimodal (PEM), constitue un point central dans l'organisation des déplacements à l'échelle de La Cali avec notamment l'accès au SERM et l'ensemble des services de mobilité associés au PEM. Pour cela, des voies d'accès tous modes et notamment alternatifs à la voiture individuelle doivent être pensées pour desservir la gare, dans une logique radiale en cohérence avec le réseau viaire libournais. Actuellement, les aménagements permettant de faciliter la circulation des véhicules de transport en commun et celles des cyclistes sont peu présents sur la commune. Ce constat s'applique particulièrement à la desserte de la gare.

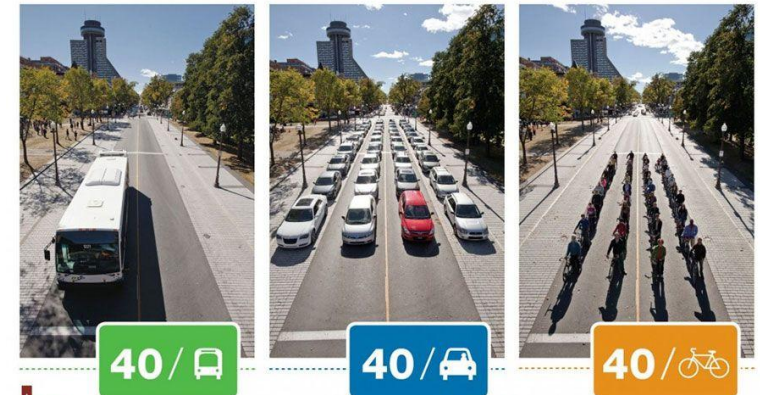
Deuxième gare du département, et troisième de la région, en termes de trafic voyageurs, la gare de Libourne accueille chaque jour plus de 5 000 voyageurs impliquant de nombreux flux quotidiens.

Les arrêts « Gare de Libourne », « Esplanade Mitterrand », « Max Linder » et « Chanzy », tous situés dans un périmètre de proximité, voire au contact du PEM, constituent une part importante du trafic voyageur sur le réseau Calibus avec près de 3000 voyageurs sur une journée type.

A noter que, de manière générale sur le territoire de La Cali, près de 58 000 habitants du territoire résident à moins de 15min à vélo mécanique d'une gare ou halte ferroviaire mettant ainsi en exergue le réel besoin de créer des infrastructures cyclables sécurisées et continues permettant de rejoindre les infrastructures ferroviaires. A titre d'exemple, les Avenues Foch, Clémenceau, Verdun, De Gaulle ainsi que le Cours Tourny, ou encore, la rue de la Marne et la route de Saint-Emilion à l'arrière de la gare, sont les axes stratégiques d'accès au PEM sur lesquels une réflexion spécifique d'aménagement doit être portée.

Objectifs

- Absorber la croissance du flux de voyageurs en rabattement vers la gare de Libourne afin d'éviter une saturation du quartier.
- Améliorer le point d'accès à la gare par l'est libournais.
- Offrir aux habitants des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle à travers l'aménagement des axes pénétrants de la commune de Libourne.
- Anticiper leur saturation par les flux automobile qui, par nature, occupe davantage d'espace sur la voirie, par voyageur.



Québec 2012 / www.transportsviables.org/question-despace
Photo: Renaud Philippe



Source : www.Transportsviables.org

Créer des voies multimodales sur les axes convergeant vers le P+M

Améliorer la desserte et l'irrigation du quartier gare par les réseaux de transport en commun

Afin de concurrencer l'utilisation de la voiture individuelle, des couloirs de bus peuvent être aménagés, a minima dans le sens entrant, et notamment en amont des zones de congestion (en particulier au niveau des intersections). Ces couloirs bus permettent ainsi d'éviter une congestion du bus dans la circulation automobile et donc de rendre plus attractif l'usage des transports en commun à travers des temps de trajet raccourcis et maîtrisés. Des priorités aux feux pourront aussi être également mises en place sur les intersections régulées par feu de circulation (notamment sur le Cours Tourny). Cette action pourra s'accompagner d'un renforcement de l'offre bus notamment aux créneaux d'heures de pointe.

Insérer des infrastructures cyclables sécurisées et séparées du flux automobile

Le flux automobile constitue l'un des freins principaux à l'utilisation du vélo pour des trajets quotidiens. En ce sens, des infrastructures cyclables sécurisées et séparées du flux automobile contribueront à développer l'essor de la pratique sur le territoire. Il conviendra de recourir, lorsque la configuration urbaine le permet et que la circulation automobile est élevée, à des aménagements de type pistes cyclables, voies vertes etc. La mixité d'usage ne doit être envisagée qu'en cas de trafic réduit ou de zones à circulation apaisée pour garantir aux cyclistes un sentiment de sécurité lors de leurs parcours.

Aménager des parkings relais aux entrées de ville

Afin d'éviter des phénomènes de congestion routière sur les axes pénétrants de la ville, une réflexion sera menée autour du développement de parkings relais (P+r) aux entrées de ville et terminus

stratégiques du réseau Calibus. Ces P+r devront être desservis en offres et services de mobilité attractifs pour en favoriser l'usage : desserte en transports en commun, nombre d'emplacements de stationnement suffisamment dimensionné, places de stationnement aménagées en bornes de recharge électrique, vélos en libre-service, scooters en libre-service etc.

Insérer des sens uniques de circulation

Dans le cas où des contraintes foncières seraient rencontrées lors d'un projet d'aménagement d'un axe routier compromettant l'insertion d'un aménagement cyclable séparatif, des réflexions pourront être menées pour envisager la mise en sens unique de ces voies de circulation. La mise en sens unique permet ainsi de libérer du foncier nécessaire à l'intégration combinée de couloir bus et d'aménagements cyclables séparatif.

Créer des voies multimodales sur les axes convergeant vers le PEM

Tableau de bord

Niveau de priorité pour La Cali

Basse Moyenne **Haute**

Niveau d'implication de La Cali

Pilote

Associé
portage local

Partenaire
portage régional

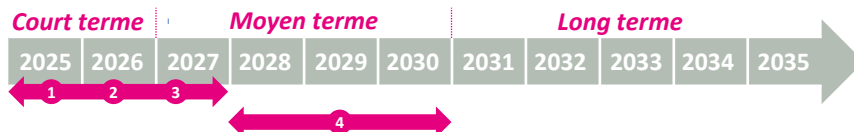
Mesures

- 1 - Aménager des couloirs bus
- 2 - Insérer des infrastructures cyclables dédiées et sécurisées
- 3 - Aménager des parkings relais aux terminus stratégiques
- 4 - Restructurer les axes pénétrants à Libourne

Portage

	1	2	3	4
Pilotes	Commune	Commune	Cali	Commune
Partenaires	Cali, exploitant Calibus	Cali	Communes Département	Cali

Calendrier de mise en œuvre



Approche des coûts

Fonctionnement

Investissement

- | | | |
|---|------------------------|--|
| 1 | 0,25 ETP (Cali, suivi) | 200K€ (budget voirie à affiner) |
| 2 | | Budget action « stratégie cyclable » |
| 3 | | 500K€ (estim. 3 P+R, à affiner) |
| 4 | | 4M€ (estim. 5km à 800K€/km, à affiner) |

Impact / Effort

Qualité de l'air : ■■■■■□□ GES : ■■■■■■□

Complexité : ■■■■■□□

Indicateurs de suivi

- Fréquentation du réseau Calibus (enquête OD)
- Usage des P+r
- Comptages routiers
- Comptages cyclistes



Crédit image : fédération française de cyclotourisme

Adapter et renforcer le réseau Calibus en cohérence avec les bassins de vie locaux

Eléments de contexte

Le réseau Calibus, entièrement gratuit hors TPMP, est hiérarchisé selon trois gammes de service : des lignes régulières urbaines et non-urbaines, des navettes urbaines (Libourne, Coutras), et un service de proximité (transport à la demande, décliné en TPMP).

Les données d'usage du réseau, approfondies par l'enquête origine-destination menée à l'automne 2022, montrent un dynamisme important du réseau avec une croissance continue de sa fréquentation, mais aussi des disparités d'usages entre les lignes (volume de trafic, motif de déplacement, public...)

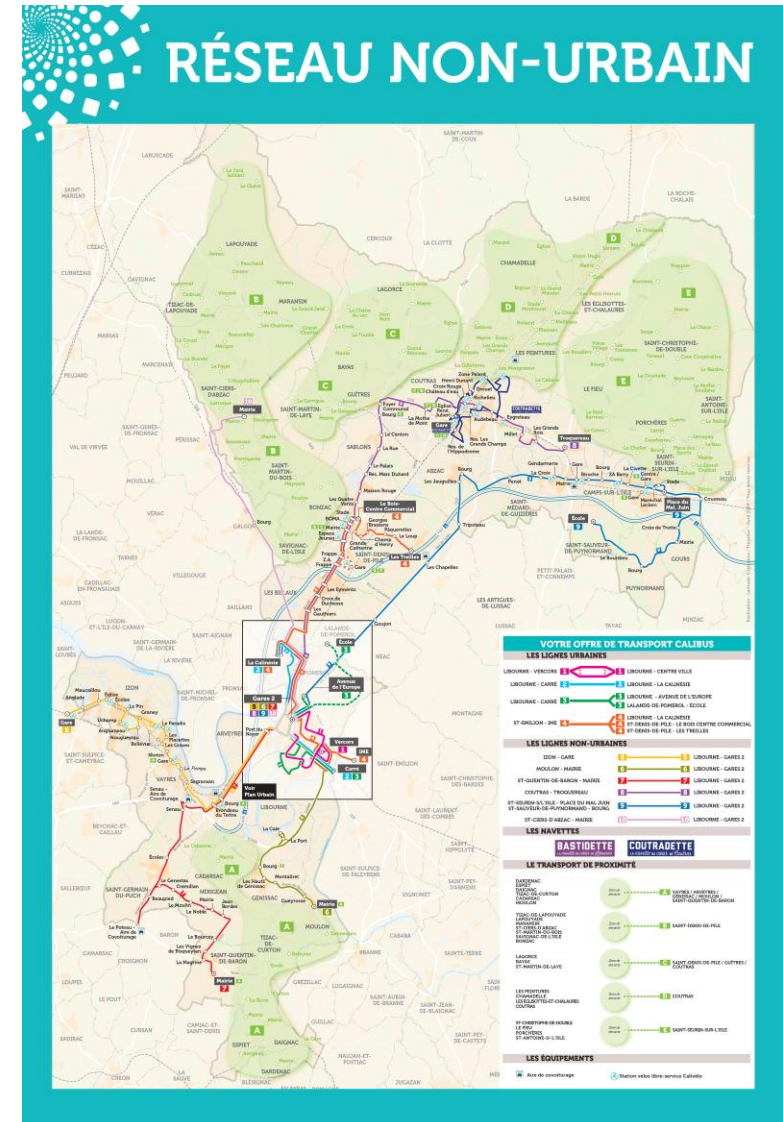
Bien que les publics scolaires constituent une grande part des usagers du réseau, les actifs utilisent le réseau (près d'un déplacement sur cinq pour le motif « travail ») et constituent un enjeu de développement d'usage important notamment dans une perspective de report modal.

Le réseau Calibus, dans sa configuration actuelle, ne répond pas toujours aux besoins de mobilités en lien avec l'évolution de la structure du territoire. L'évolution des bassins de mobilité locaux, nécessite de requestionner certaines lignes et de développer de nouvelles dessertes.

Si un grand nombre d'adaptations d'offre se font au fil de l'eau, les évolutions structurelles du réseau ne pourront se faire que lors de la prochaine période contractuelle d'exploitation du réseau Calibus à l'horizon 2027, ce dernier étant géré dans le cadre d'une concession de service public.

Objectifs

- Anticiper la recontractualisation du réseau en inscrivant les grands principes d'évolution du réseau Calibus.
- Améliorer le bilan GES du territoire par un report modal de la voiture vers les transports en commun. Améliorer la qualité de vie et contribuer au désenclavement de certaines parties du territoire, à travers une amélioration de l'attractivité et de la performance du réseau.



Adapter et renforcer le réseau Calibus en cohérence avec les bassins de vie locaux

Envoyé en préfecture le 05/03/2026

Reçu en préfecture le 05/03/2026

Publié le

ID : 033-200070092-20260226-2026_02_005TER-DE

Rechercher les complémentarités entre réseaux

Le territoire de La Cali est desservi par de multiples réseaux de transports en commun : différentes gammes du réseau Calibus, lignes scolaires et lignes régionales routières et ferroviaires.

Ce constat appelle à porter une réflexion globale sur les évolutions de desserte souhaitées sur le territoire de La Cali. Des complémentarités sont à rechercher en fonction des secteurs et des horaires correspondant aux besoins de déplacements identifiés.

Par exemple, les déplacements transversaux avec les EPCI voisins (CC Fronsadais et CC Saint-Emilionnais notamment), relevant de la compétence régionale, appellent la mise en place de solution par l'adaptation de l'offre routière régionale voire par le prolongement de lignes Calibus existantes. Ces réflexions sont à mener au cas par cas.

Mieux intégrer la desserte des zones d'activités

Un des axes de progression du réseau Calibus réside dans la desserte des zones d'activités. Ces secteurs sont par définition complexes à desservir en lignes de transport collectif, car souvent étalés dans l'espace et contraints dans le temps (heures d'embauche et de débauche). Il convient donc d'étudier le déploiement d'offres plus souples avec des horaires fixes mais permettant une desserte au plus près des établissements/lieux d'emplois. Cette réflexion doit s'accompagner d'une amélioration des conditions de cheminement à pied et à vélo dans ces zones qui souvent ne le prévoient pas.

Faire évoluer des dessertes aujourd'hui en TAD, vers de dessertes régulières

L'usage et la fréquentation de certains secteurs de TAD au sein de La Cali, traduisent une pratique comparable à celle d'une ligne régulière avec des points d'arrêts sollicités quasi quotidiennement. Il sera donc nécessaire, pour la prochaine période contractuelle, d'étudier la faisabilité et la pertinence de l'évolution de zones TAD en lignes régulières exploitées avec des petits véhicules type minibus. La fréquence des offres de TAD en générale devra être revue par ailleurs.

Créer une transversale nord-est en lien avec le bassin de vie local

Le diagnostic a mis en lumière un besoin de déplacement, semblable à un corridor de mobilité, sur l'axe nord-est du territoire en rabattement vers Coutras, pour lequel l'architecture actuel du réseau Calibus n'apporte pas de réponse satisfaisante, en particulier pour des déplacements quotidiens. Il conviendra donc d'étudier la mise en place d'une solution, soit en création, soit en adaptation d'une ligne existante pour rejoindre le pôle coutradais. A plus long terme, cela permettra de faciliter l'accès à une offre ferroviaire renforcée entre Libourne et Coutras (SERM et offre régionale)

Agrandir et adapter le dépôt de véhicules

La future période contractuelle du réseau questionnera l'évolution du parc de véhicule en transition vers une flotte de véhicules dits « propres », et du vecteur énergétique associé (électricité, biocarburants, bioGNV, hydrogène). Cela impactera les installations du dépôt principal de véhicule, dont la capacité pourra également être augmentée au vu des enjeux d'évolution du réseau.

Améliorer la communication autour du réseau

En marge de la recontractualisation, il conviendra de revoir l'ergonomie du site internet dédié à la marque « Calibus », et notamment intégrer toutes les offres de mobilités accessibles sur territoire.

Faciliter l'accès au Calibus en aménageant des parking relais sur les terminus du réseau

Afin de faciliter le report modal de la voiture vers les Transport Collectifs et en particulier l'offre du réseau Calibus, la mise en place de P+R, localisés en amont des zones de congestion routière et au contact direct des lignes structurantes, pourra être réfléchi en s'appuyant sur les espaces de stationnement préexistants notamment les parkings de supermarché.

Adapter et renforcer le réseau Calibus en cohérence avec les bassins de vie locaux

Envoyé en préfecture le 05/03/2026
Reçu en préfecture le 05/03/2026
Publié le
ID : 033-200070092-20260226-2026_02_005TER-DE

Tableau de bord

Niveau de priorité pour La Cali

Basse

Moyenne

Haute

Niveau d'implication de La Cali

Pilote

Associé
portage local

Partenaire
portage régional

Mesures

1 – Réaliser un document programme à valeur de cahier des charges en vue de la recontractualisation du réseau

2 – Créer des parkings relais au niveau des terminus des lignes urbaines

Portage

1

2

Pilotes

Cali

Cali

Partenaires

Communes, Comité des
partenaires, Région
Nouvelle Aquitaine

Communes, Etablissements
privés (aires de
stationnement existantes)

Calendrier de mise en œuvre

Court terme

Moyen terme

Long terme



Approche des coûts

Fonctionnement

0,5 ETP (Cali)

A définir (selon les choix d'évolution du réseau)

Investissement

A définir (véhicules, dépôt, arrêts...)

Impact / Effort

Qualité de l'air :



GES :

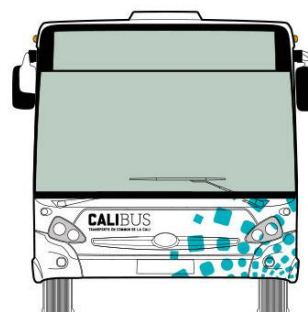


Complexité :



Indicateurs de suivi

- Evolution des unités d'œuvre du réseau
- Fréquentation du réseau Calibus
- Emissions moyennes GES /km réseau



CALIBUS
TRANSPORTS EN COMMUN DE LA CALI



BASTIDETTE
LA navette du cœur de Libourne

COUTRADETTE
LA navette du cœur de Coutras

DIONYSETTE
LA navette de St-Denis-de-Pile



CALIBUS+
TRANSPORTS DE PROXIMITÉ DE LA CALI

Etudier le déploiement d'une ligne de Cars Express au sud du territoire

Éléments de contexte

Par leurs emplacements géographiques, les communes du sud de La Cali sont, de fait, fortement tournées vers la métropole bordelaise pour leurs déplacements quotidiens. Cependant, peu d'alternatives à l'utilisation de la voiture leur sont actuellement proposées, en particulier pour les déplacements « obligés ».

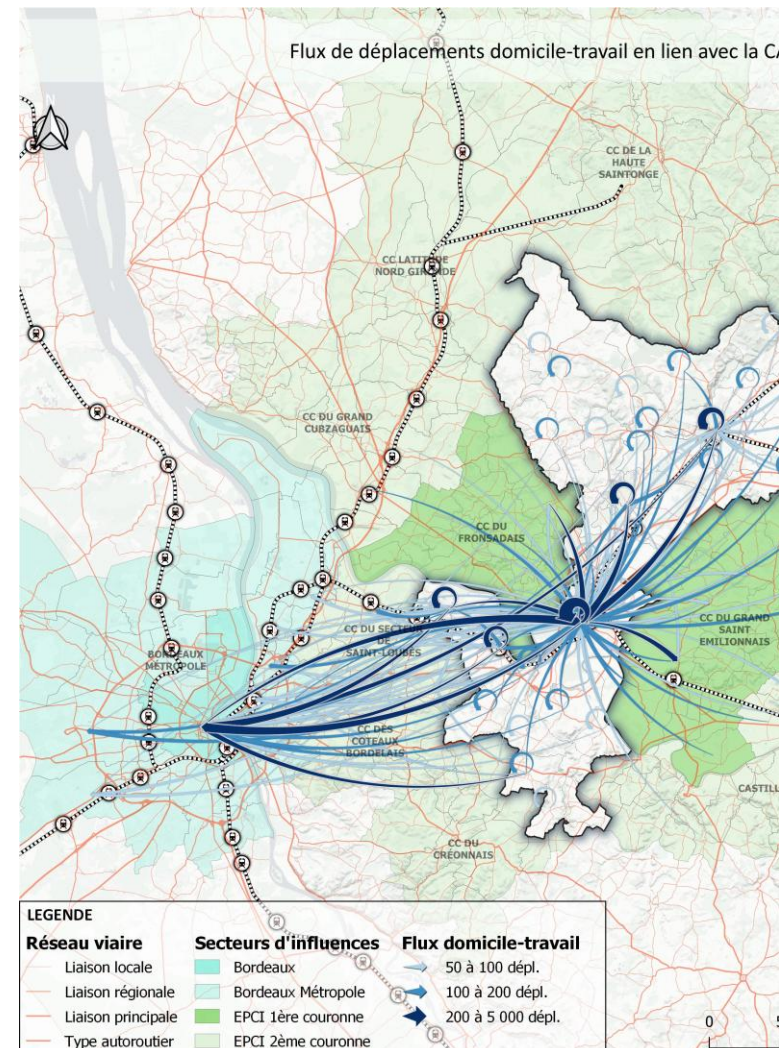
Pour les déplacements sur le territoire de La Cali, le réseau Calibus propose aujourd'hui une ligne régulière à destination de Libourne depuis le secteur de Saint-Quentin-de-Baron, Nérigean et St-Germain-du-Puch, les autres communes du secteur étant desservies par un service de transport à la demande.

Dans le cas de déplacement vers la métropole bordelaise, les alternatives sont limitées malgré des flux de déplacements domicile-travail fortement tournés vers la métropole (ex: 200 flux quotidiens Saint-Quentin-de-Baron <> Bordeaux).

Le sud du territoire est par ailleurs desservi par les lignes 471 et 472 de la Région, mais ces dernières ne proposent pas un niveau d'offre réellement attractif pour répondre à des besoins de mobilité pendulaire, tant en termes de fréquence (6AR par jour) que d'amplitude horaire (derniers départs de Bordeaux à 19h30).

Objectifs

- Offrir une alternative crédible à la voiture individuelle pour les habitants des communes du sud de La Cali afin de se rendre sur la métropole bordelaise.
- Réduire les émissions de GES liées aux déplacements domicile-travail des habitants de La Cali.



Extrait cartographique : flux domicile-travail – ITER

Etudier le déploiement d'une ligne de Cars Express au sud du territoire

Poursuivre le dialogue partenarial avec la Région

Dans le cadre de la Commission Locale des Mobilités, le dialogue partenarial avec la Région mais aussi avec Bordeaux Métropole devrait inclure une réflexion sur le déploiement d'une ligne de car express sur le sud du territoire.

En effet la mise en œuvre d'un service de ce type relève de la compétence régionale. Le rôle de La Cali consiste à mettre en avant les intérêts communs des différentes AOM concernées

Etudier la faisabilité d'une ligne de car express

Sur le modèle de la ligne Bordeaux Créon, la mise en place d'un tel service devrait être étudiée pour la desserte des communes au sud du territoire de la Cali (St-Quentin de baron, Tizac de Curton, Nérigeau, St-Germain-du-Puch, Camarsac et Branne en marge du territoire).

Une étude de potentiel et de dimensionnement du service permettra de confirmer ou d'infirmer la pertinence de son déploiement.

Le périmètre de réflexion inclut les lignes 471 et 472 qui desservent le sud de la Cali. La mise en œuvre d'une ligne à haut niveau de service implique de réfléchir de manière globale à l'évolution des unités d'œuvre et des moyens déployés sur les lignes du secteur.

Par ailleurs, des aménagements spécifiques (type voies d'insertion dédiée ou régime de priorité aux intersection, voies bus) permettraient d'optimiser le temps de parcours du véhicule et ainsi booster son attractivité et son avantage comparatif vis-à-vis de l'automobile.



Crédit image : transports.nouvelle-aquitaine.fr

Etudier le déploiement d'une ligne de Cars Express au sud du territoire

Exemple : la ligne Créons - Bordeaux

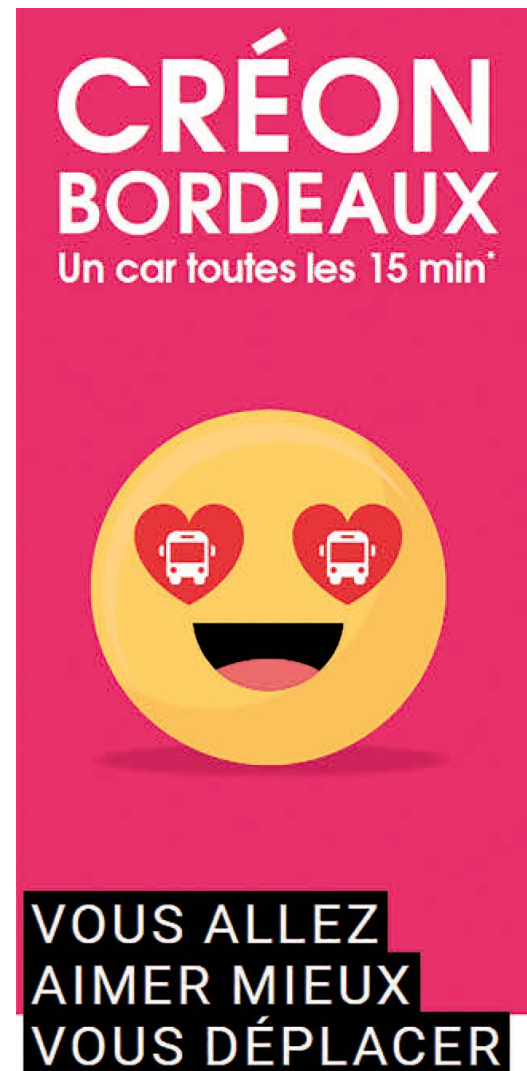
A sa mise en service en septembre 2019, la ligne Bordeaux-Créons a suscité un engouement notable, avec au bout de six mois de fonctionnement, près de 700 passagers par jour.

Si la ligne met 50 minutes pour parcourir son itinéraire entre Créon et le centre-ville de Bordeaux, c'est surtout son niveau de fréquence qui explique en grande partie son succès. Avec un bus tous les ¼ d'heure en heure de pointe, il est permis de « rater son bus » sans que ce soit rédhibitoire faisant ainsi tomber un des principaux freins et inhibiteurs à l'usage du bus au quotidien.

De plus la grande amplitude horaire, entre 6h et 22h permet de couvrir une grande variété de besoins de déplacement et notamment les déplacements de soirée avec retour tardif de la métropole bordelaise.

L'argument économique est également souvent invoqué par les usagers, avec un abonnement à 20€ /mois (déduction faite de la prise en charge pour moitié par l'employeur) à comparer avec un budget essence entre 100 et 150€ /mois.

Par ailleurs, les véhicules sont équipés en borne wifi, amenant ainsi un niveau de service supplémentaire et potentiellement attractif auprès d'un public d'actifs.



Etudier le déploiement d'une ligne de Cars Express au sud du territoire

Tableau de bord

Niveau de priorité pour La Cali

Basse

Moyenne

Haute

Niveau d'implication de La Cali

Pilote

Associé
portage local

Partenaire
portage régional

Mesures

1 - Poursuite du dialogue partenarial

2 - Etudier la faisabilité d'une ligne de car express

Portage

1

2

Pilotes

Cali

Région NA

Partenaires

Région NA, NAM,
Bordeaux Métropole

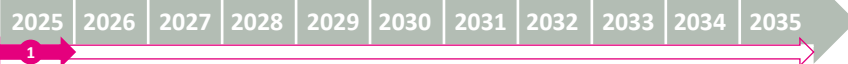
Cali

Calendrier de mise en œuvre

Court terme

Moyen terme

Long terme



Approche des coûts

Fonctionnement

0,1 ETP (Cali, suivi)

Investissement

Impact / Effort

Qualité de l'air :



GES :



Complexité :



Indicateurs de suivi

- Nombre de voyageurs sur la ligne
- Evolution des parts modales



Crédit image : © Radio France - Florence Pérusin

Volet 2 - Espaces Publics et Mobilités Actives

Mettre en œuvre une stratégie cyclable globale à l'échelle de La Cal

Eléments de contexte

Aujourd'hui, une part marginale (moins de 2%) des trajets sont réalisés à vélo sur le territoire. Ce constat repose autant sur des habitudes de mobilité ancrées dans le quotidien des habitants avec un recours majoritaire à l'automobile, y compris pour des courts trajets, que sur l'absence de réseau cyclable continu et sécuritaire.

Le vélo est un mode très complémentaire aux offres de transports en commun, notamment les offres dites « lourdes » telles que le ferroviaire. Le diagnostic a montré que près des deux tiers de la population résidait à moins d'un quart d'heure à vélo mécanique d'une gare ou halte ferroviaire. De même, on sait que 2 déplacements domicile-travail sur 7 sont effectués à l'intérieur de la commune de résidence et sont donc de courte distance.

Bien qu'il existe des infrastructures cyclables sur le territoire (notamment à Libourne), celles-ci ne sont pas toujours adaptées au contexte circulatorio des voiries qu'elles empruntent (bandes cyclables le long de départementales fortement circulées par exemple), et, bien souvent, elles sont marquées par d'importantes discontinuités. Or, c'est bien la présence d'aménagements cyclables sécurisés et continus qui constitue le principal levier pour développer la pratique au quotidien.

La réalisation d'un schéma cyclable à l'échelle de Cali doit permettre de réunir les gestionnaires de voirie, notamment le département et les communes, pour développer des infrastructures dans une logique d'itinéraire s'affranchissant des contraintes et limites administratives.

Par ailleurs un certain nombre de communes ont déjà commencé à déployer du mobilier de stationnement. Cependant la démarche de programmation et de planification d'un déploiement cohérent du stationnement cyclable à l'échelle de la Cali devra être engagée pour accompagner la montée en puissance du vélo dans les déplacements du quotidien. A titre d'exemple cette réflexion devra inclure le stationnement au contact des futurs hubs de mobilités, notamment les haltes et gares ferroviaires, ainsi que certains terminus du réseau Calibus. Là où il existe, il faudra se questionner sur ses aspects quantitatif et qualitatif tout en intégrant la dimension servicielle portée par le NAM.

Objectifs

- Porter la part modale du vélo et des autres engins de déplacements personnels (qui bénéficient des aménagements cyclables) à 10% d'ici 2035.
- Contribuer à la réduction de l'empreinte carbone du territoire ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de l'air.
- Proposer un réseau cyclable continu et sécurisé permettant des réaliser au quotidien des déplacements de 2 à 10 Km.



Mettre en œuvre une stratégie cyclable globale à l'échelle de La Cali

Adopter un Schéma Directeur des Mobilités Douces

L'adoption d'un schéma des mobilités douces à l'échelle de La Cali permettra d'inscrire l'objectif de réalisation annuelle (en km d'aménagements cyclables) et de planifier dans le temps la réalisation des itinéraires cyclables dans une logique de continuité et de sécurité. Le schéma définira un budget cible par Maître d'ouvrage et identifiera les cofinancements possibles. Le Plan Gironde à Vélo devra tenir compte du SDMA de La Cali.

Développer les liaisons cyclables pour le quotidien

Le schéma directeur viendra affirmer le vélo comme mode pertinent pour les déplacements jusqu'à environ 10km vers les principales polarités du territoire et les futurs hubs de mobilité. Dans l'idéal, une partie des axes qui seront ciblés par le schéma feront l'objet de création de voirie (voie verte et pistes cyclables). Une autre partie s'appuiera sur les voies existantes en retravaillant les plans de circulation et en décourageant le trafic motorisé de transit sur les axes concernés, afin de limiter au maximum l'artificialisation du sol.

Développer la pratique du cyclotourisme

L'articulation du schéma cyclable avec la présence sur le territoire de l'EuroVélo 3 et de la Véloroute 90 permettra d'en diffuser les effets et développer le cyclotourisme sur le territoire. La Cali et son office de tourisme pourront intervenir pour promouvoir le cyclotourisme, par exemple en continuant à organiser des itinéraires cyclables (comme les boucles vélos touristiques « Les grands crus », « Rendez-vous avec le Mascaret » et « Les coteaux de la Dronne »). En outre un travail d'information et de sensibilisation pourra être mené, par le biais de l'office de tourisme, auprès des hébergeurs du territoire pour promouvoir le label « Accueil vélo ».

Développer le stationnement vélo

En parallèle au déploiement d'aménagements, des stationnements vélo pourront être implantés à proximité des ERP, centralités commerciales, gares, principaux arrêts de transport et pôles d'échanges de l'agglomération. La volumétrie sera déterminée en fonction de la taille des ERP, de l'aire de chalandise de l'équipement et de la part modale visée. Le type de stationnement prendra en compte la durée, du simple arceau à l'abri vélo jusqu'aux consignes ou abris collectifs sécurisés.

L'obligation de suppression des places de stationnement automobile en amont des passages piétons permettrait de recréer en lieu et place du stationnement cyclable (en moyenne 4 arceaux par place).

Par ailleurs, pour proposer une alternative aux résidents ne disposant pas d'espace pour stationner leurs vélos, on aura recours à des consignes semi-collectives installés sur des places de stationnement automobile. Les "pas de porte" situés dans des espaces vacants en centre-ville ou centre bourg pourront aussi être préemptés pour constituer des stationnements vélos sécurisés.

Etendre le service de location VAE courte et longue durée

Face au succès des services de location de VAE en libre-service et en location longue durée, l'extension des dispositifs existant permettra de diffuser plus largement la pratique du vélo au quotidien à travers le déploiement du VLS sur les polarités secondaires du territoire, et d'impulser l'acquisition de VAE en augmentant le parc de vélos et vélos cargos destinés à la location longue durée.

Mettre en œuvre une stratégie cyclable globale à l'échelle de La Gironde

Financements mobilisables



Vélo et marche Le fonds mobilités actives

- **Objectifs** : finance des projets d'aménagements cyclables sécurisés (piste cyclable ou voie verte) ainsi que des programmes ambitieux de maillage cyclable.
- **Bénéficiaires** : collectivités et leurs groupements.
- **Modalités de candidatures** : appels à projets réguliers jusqu'en 2027
- **Lien** : <https://www.ecologie.gouv.fr/fonds-mobilites-actives>



La dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)

- **Projets concernés** : projets de mobilité tous modes (pistes cyclables, véhicules de transports en commun...).



La dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR)

- **Projets concernés** : soutien aux projets visant à favoriser le maintien ou le développement des services publics en milieu rural.



La dotation de soutien à l'investissement des départements (DSID)

- **Projets concernés** : projets dont la mise en œuvre a pour objectif la solidarité entre les différents territoires d'un même département, ou entre les différents départements d'une même région.



Vélo Stationnements sécurisés Programme Alveole +



- **Objectifs** : prime pour l'installation de stationnement vélos sur l'espace public, dans les établissements scolaires et les pôles d'échange multimodaux.
- **Bénéficiaires** : collectivités et leurs groupements, etc.
- **Modalités** : 40 % de l'investissement hors taxe (50 % en ZFE), avec un montant maximal par type d'abri et par place.
- **Lien** : <https://alveoleplus.fr/programme>



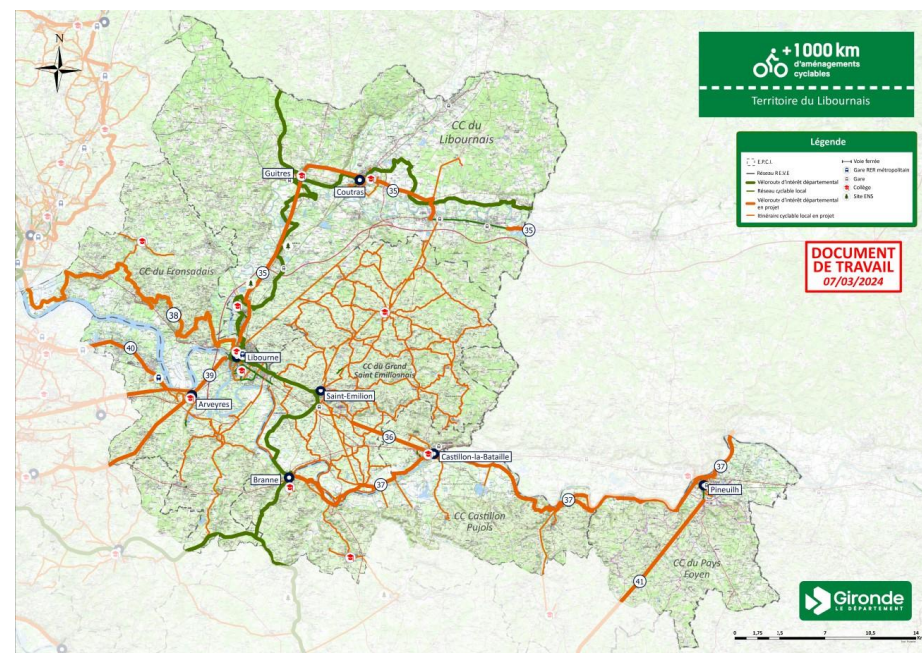
Offres de la Banque des territoires

- Trois dispositifs de soutien :
 - offre de crédits d'ingénierie,
 - prêts aux collectivités avec les mobi-prêts pour les infrastructures et équipements pour les mobilités propres,
 - investissement financier dans des partenariats publics-privés, pour permettre le décollage de services de mobilité non rentables à leur démarrage.
- **Lien** : www.banquedesterritoires.fr/collectivites-locales

Plan Gironde à Vélo

Un objectif de création de 1000 km d'itinéraires cyclables sur le département avec l'ambition de développer le vélo du quotidien et pas seulement le vélo « loisir ».

Un enjeu fort sur les territoires périphériques à la métropole bordelaise et autour des collèges avec le plan collège à vélo.



Mettre en œuvre une stratégie cyclable globale à l'échelle de La Cali

Tableau de bord

Niveau de priorité pour La Cali

Basse

Moyenne

Haute

Niveau d'implication de La Cali



Mesures

- 1 - Adopter un Schéma Directeur des Mobilités Douces
- 2 - Aménager les liaisons cyclables pour le quotidien (Mise en conformité avec les recommandations du CEREMA)
- 3 - Développer le stationnement vélo
- 4 - Etendre le service de location VAE courte et longue durée

Portage

1

2

3

4

Pilotes

Cali

Communes,
CD 33

Communes,
NAM

Cali

Partenaires

Communes,
CD 33

Cali

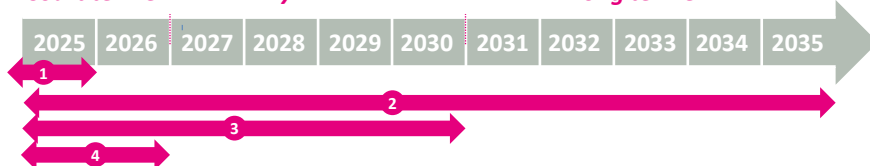
Communes

Calendrier de mise en œuvre

Court terme

Moyen terme

Long terme



Approche des coûts

Fonctionnement

Investissement

1 1 ETP (suivi politique cyclable)

40 K€ (budget étude)

2

1,7 M€/an (infra)

3

100K€ /an (stationnement)

Impact / Effort

Qualité de l'air :



GES :



Complexité :



Indicateurs de suivi

- Nombre de km d'aménagements cyclables réalisés
- Nombre de stationnements vélos réalisés (par type de stationnement)
- Comptages cyclistes sur les principaux axes aménagés
- Part modale du vélo
- Nombre de locations courtes et longues durées effectuées



Restructurer le quartier Gare de Libourne en lien avec du PEM

Envoyé en préfecture le 05/03/2026

Reçu en préfecture le 05/03/2026

Publié le

ID : 033-200070092-20260226-2026_02_005TER-DE

Éléments de contexte

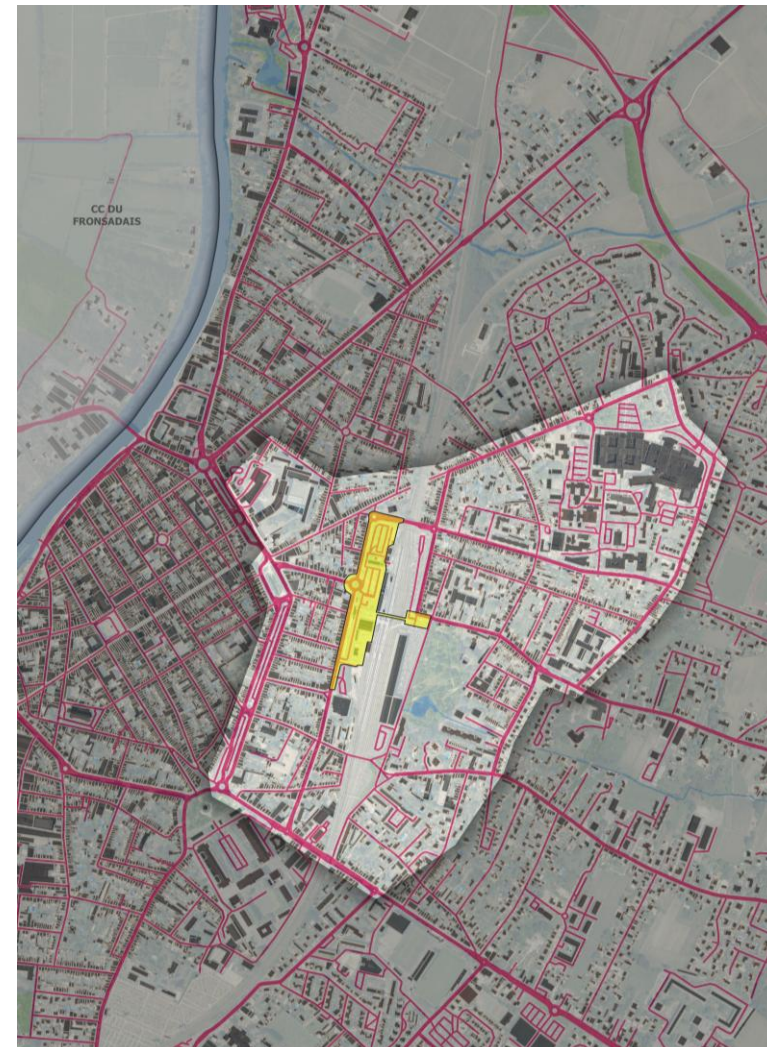
La gare de Libourne joue aujourd'hui un rôle central au sein du territoire. En effet, elle accueille le terminus du SERM Métropolitain mais accueille également l'ensemble des offres de transport en rabattement vers la gare (réseau Calibus et réseau Nouvelle-Aquitaine, VLS, autopartage, scooters électriques).

Le projet de réaménagement de la gare prévoit la création d'un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) dont la livraison des travaux est prévue à l'horizon 2030. L'aménagement du PEM s'accompagne d'une restructuration du quartier selon un périmètre élargi (lycées Linder – Hôpital – Caserne), impliquant des modifications en termes de stationnement et de circulation tous modes.

A terme, la réorganisation des circulations dans le quartier Gare doit garantir un accès direct par l'est et améliorer la connexion entre la gare et le cœur de ville notamment pour les mobilités actives.

Objectifs

- Faire du PEM et du quartier gare de Libourne une vitrine bas-carbone et une porte d'entrée principale de La Cali.
- Accompagner la montée en charge du trafic voyageurs en lien avec la mise en œuvre du SERM.



Restructurer le quartier Gare de Libourne en lien avec du PEM

Réaménager la gare et son parvis

En lien avec le déploiement du Service Express Régional Métropolitain entre Arcachon et Libourne, le réaménagement de la gare de Libourne et de son parvis ont pour objectif d'absorber, pacifier et fluidifier la croissance du trafic voyageur.

Le projet comporte une dimension exemplaire dans la mesure où SNCF Réseau souhaite en faire un « modèle à reproduire » sur les autres gares du même rang sur le réseau national.

Les principes d'aménagement mettent en exergue les mobilités actives.

Travailler sur une accessibilité intermodale à la gare

Le réaménagement de la gare doit aussi permettre de faciliter les ruptures de charge entre différents modes de transport. C'est pourquoi le projet intègre les dimensions cyclables et piétonnes (aménagements sécurisés au niveau des voies d'accès), le stationnement, le réaménagement des parvis ouest et est, stationnement vélo sécurisé, offre de VLS), mais aussi l'interconnexion avec les offres routières Calibus et Nouvelle Aquitaine par l'aménagement de la gare routière (réduction des contraintes de circulation des bus, modification des quais de bus, information multimodale).

Les possibilités de stationnement vélo devront être suffisamment dimensionnées sur le PEM afin de s'inscrire en cohérence avec les objectifs de parts modales.

Faire évoluer la réglementation du stationnement et du plan de circulation dans le quartier gare

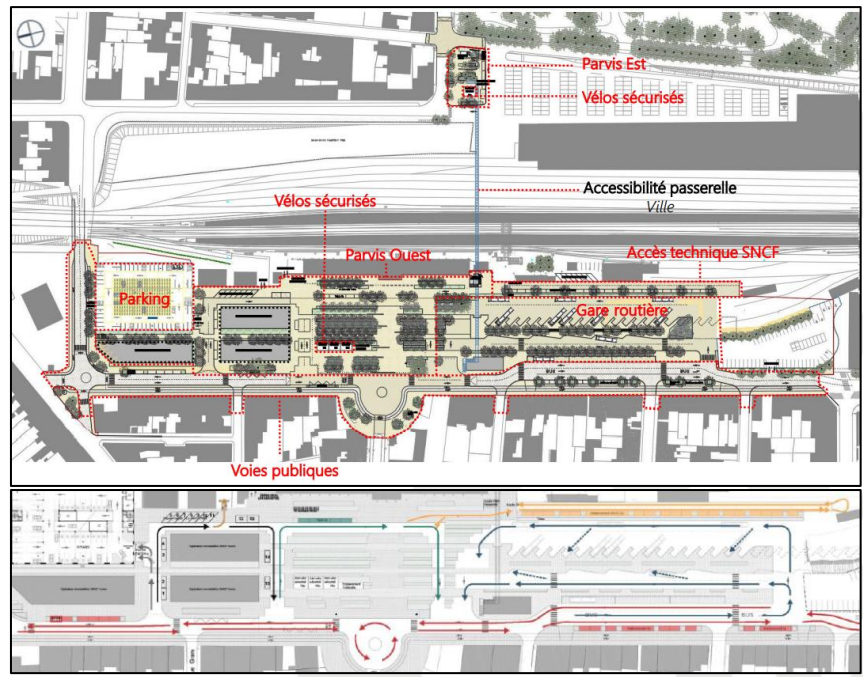
Le plan de circulation du quartier ainsi que la réglementation du stationnement devront évoluer en intégrant la réalisation nouvelle du parking relais (P+R) en silo de 500 places environ. Cette évolution de réglementation du stationnement devra notamment intégrer le secteur à l'est de la gare afin d'anticiper les effets de bord possible dans ce secteur résidentiel où le stationnement sur voirie est actuellement gratuit

et risque d'être particulièrement attractif pour les futurs usagers du PEM, pénalisant ainsi le fonctionnement résidentiel du secteur.

L'étude menée par la ville de Libourne à l'échelle du quartier de la Gare propose plusieurs scénarii d'évolution tant sur les accès gare (notamment Chanzy et Gallieni) que sur l'offre de stationnement et la politique tarifaire associée.

A titre d'exemple, une extension de la zone verte est envisagée dans le quartier de l'épINETTE.

De même la rue Chanzy, axe majeur d'accès à la gare depuis le centre-ville, questionnée dans sa vocation future, constitue un enjeu majeur dans le fonctionnement du réseau Calibus.



Extraits du plan d'aménagement du PEM de Libourne (2023)

Restructurer le quartier Gare de Libourne en lien avec du PEM

Envoyé en préfecture le 05/03/2026

Reçu en préfecture le 05/03/2026

Publié le

ID : 033-200070092-20260226-2026_02_005TER-DE

Tableau de bord

Niveau de priorité pour La Cali

Basse

Moyenne

Haute

Niveau d'implication de La Cali

Pilote

Associé
portage local

Partenaire
portage régional

Mesures

1 - Réaménager la gare et son parvis

2 - Faire évoluer la réglementation du stationnement et du plan de circulation dans le quartier gare

Portage

1

2

Pilotes

Libourne

Libourne

Partenaires

Région NA, Cali,
SNCF gare & co.

Cali

Calendrier de mise en œuvre

Court terme

Moyen terme

Long terme



Approche des coûts

Fonctionnement

1 2 0,25 ETP (Suivi - Cali)

Investissement

27 M€ (estim. Projet à date)

Impact / Effort

Qualité de l'air :



GES :



Complexité :



Indicateurs de suivi

- Fréquentation en gare de Libourne
- Nombre de voyages intermodaux
- Taux de stationnement illégal sur voirie



Crédit image : <https://www.garesetconnexions.sncf/fr>

Réaliser et mettre en œuvre des plans de circulation dans les zones agglomérées

Envoyé en préfecture le 05/03/2026

Reçu en préfecture le 05/03/2026

Publié le

ID : 033-200070092-20260226-2026_02_005TER-DE

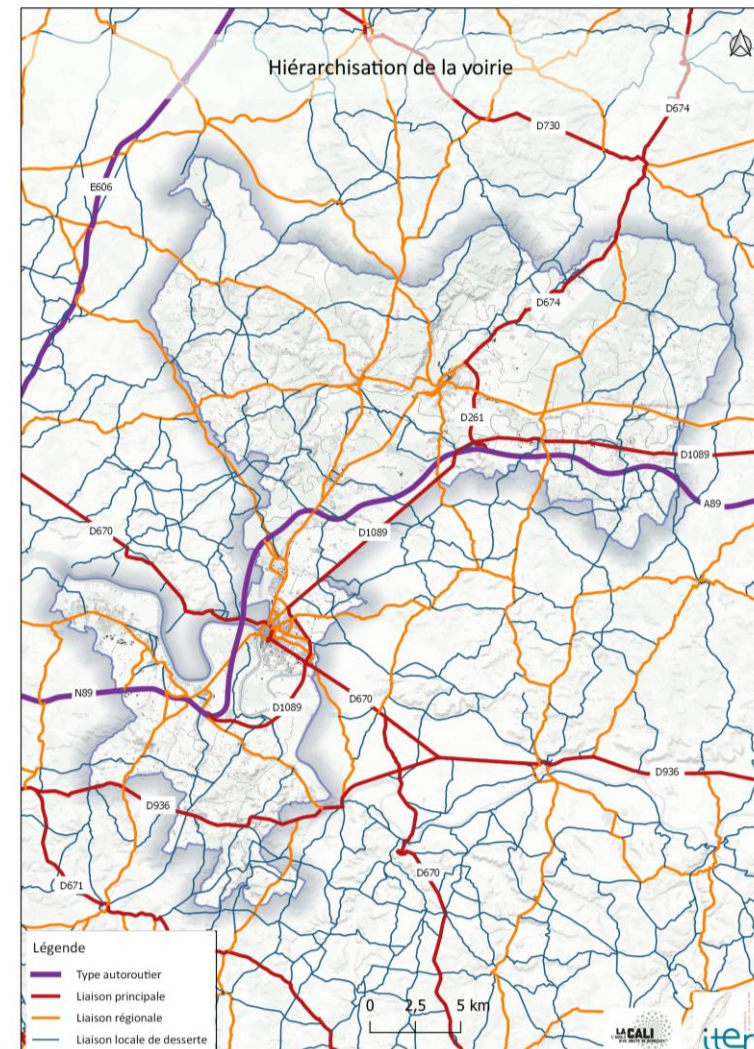


Éléments de contexte

De nombreuses communes sur le territoire sont traversées par des routes départementales générant un certain nombre de nuisances du fait de la nature du trafic (poids lourds) et de la densité observée. Par ailleurs, les principaux accidents recensés sur la route interviennent prioritairement sur les axes où la densité de trafic (poids lourds notamment) est la plus élevée. Par la nature du flux routier qu'on y observe (densité et vitesse de circulation), ces axes constituent des ruptures anthropiques dans la continuité urbaine des communes limitant les déplacements transversaux piétons et cycles. Cela met en avant un fort enjeu d'apaisement de la circulation dans les centres-bourgs dans un souci de réduction des nuisances, de développement et de sécurisation des pratiques modales alternatives notamment les pratiques cyclable et piétonne.

Objectifs

- Développer un cadre de vie plus agréable aux habitants et favorable à l'utilisation des modes actifs tout en réduisant les nuisances causées par le trafic de transit.
- Contribuer à l'atteinte des objectifs du PCAET par la réduction du recours systématique à la mobilité carbonée y compris pour les trajets de courte distance.



Réaliser et mettre en œuvre des plans de circulation dans les zones agglomérées

Envoyé en préfecture le 05/03/2026

Reçu en préfecture le 05/03/2026

Publié le

ID : 033-200070092-20260226-2026_02_005TER-DE

S²LOW

Etablir des plans de circulation et faire évoluer la réglementation d'accès aux espaces urbains centraux

La première étape, dans l'objectif de réduire l'impact des flux de transit en centre bourg, consiste à travailler ou retravailler le plan de circulation dans la zone agglomérée. Ainsi des réglementations peuvent être mises en place afin de limiter le tonnage des véhicules, réduire les vitesses de circulation, passer certaines voies en sens unique de circulation.

Ces dispositions devront être prises en considérant les contraintes de l'ensemble des gestionnaires de voirie, notamment du Département s'il s'agit de routes départementales stratégiques.

Par ailleurs, il convient de mesurer et d'anticiper les effets de bord que peut générer la mise en place d'une réglementation contraignant la traversée des cœurs de bourg. Cela peut entraîner des effets de bord par report de trafic sur des axes routiers qui ne seraient pas dimensionner pour accueillir un tel trafic.

Aménager les centralités en faveur des modes actifs

Si la réglementation seule ne peut suffire, il est peut-être nécessaire également de repenser l'aménagement des traversées de bourgs, avec une réflexion sur l'ensemble de la voirie et des accotements / trottoirs, de façade à façade. L'aménagement doit légitimer la présence des modes non motorisés tels que les modes actifs dans l'espace public. Il doit marquer une rupture de continuité pour les conducteurs qui traversent la ville les incitant à la vigilance et la perte de vitesse.

Sur certains axes il faut néanmoins tenir compte des contraintes d'emprise de voirie inhérentes aux véhicules en passage sur les axes, type itinéraire de convoi exceptionnel.

Certaines communes de La Cali ont déjà engagé la réalisation d'aménagements visant à apaiser la circulation en traversée d'agglomération. C'est le cas de la commune de Vayres par exemple.



Exemple d'aménagement d'une zone de rencontre – commune de Vayres

Réaliser et mettre en œuvre des plans de circulation dans les zones agglomérées

Tableau de bord

Niveau de priorité pour La Cali

Basse

Moyenne

Haute

Niveau d'implication de La Cali

Pilote

Associé
portage local

Partenaire
portage régional

Mesures

1 – Etablir des plans de circulation et faire évoluer la réglementation d'accès aux espaces urbains centraux

2 – Aménager les centralités en faveur des modes actifs

Portage

1

2

Pilotes

Communes

Communes

Partenaires

CD33, Cali

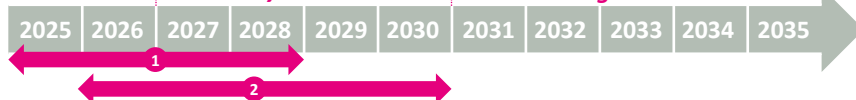
Cali

Calendrier de mise en œuvre

Court terme

Moyen terme

Long terme



Approche des coûts

Fonctionnement

Investissement

1 0,10 ETP (Cali)

20K€ /plan de circulation

2 5M€ (budget espace public – estim. À affiner)

Impact / Effort

Qualité de l'air :



GES :

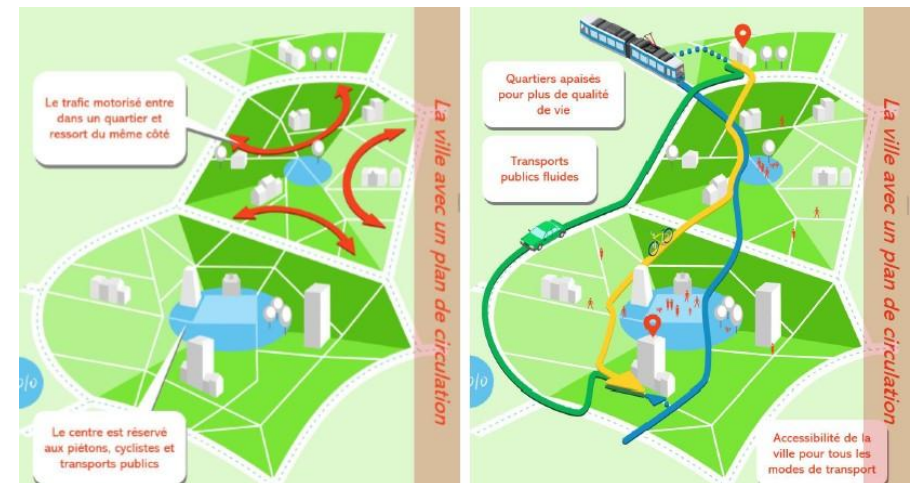


Complexité :



Indicateurs de suivi

- Mesure des nuisances sonores sur les infrastructures routières
- Vitesses moyennes de circulation
- Comptages des flux routiers



Principes d'apaisement du trafic – ville d'Annecy

Repenser la logistique urbaine et les livraisons en ville

Éléments de contexte

Les livraisons en ville contribuent à l'accentuation des phénomènes de congestion et de nuisances sonores, visuelles, et d'entrave aux mobilités actives.

Le trafic Poids Lourds est particulièrement marqué sur certains axes du territoire. A titre d'exemple, la RD1089, voie de contournement du centre-ville de Libourne, a vu son trafic PL passer de 1372 veh./j en 2018 à 1772 veh./j en 2020. A st-Denis de Pile, ce sont 1950 PL qui circulent sur la D910 chaque jour. Aux Peintures et aux Eglisottes, le trafic PL s'élève à 385 véh. /j sur la D674.

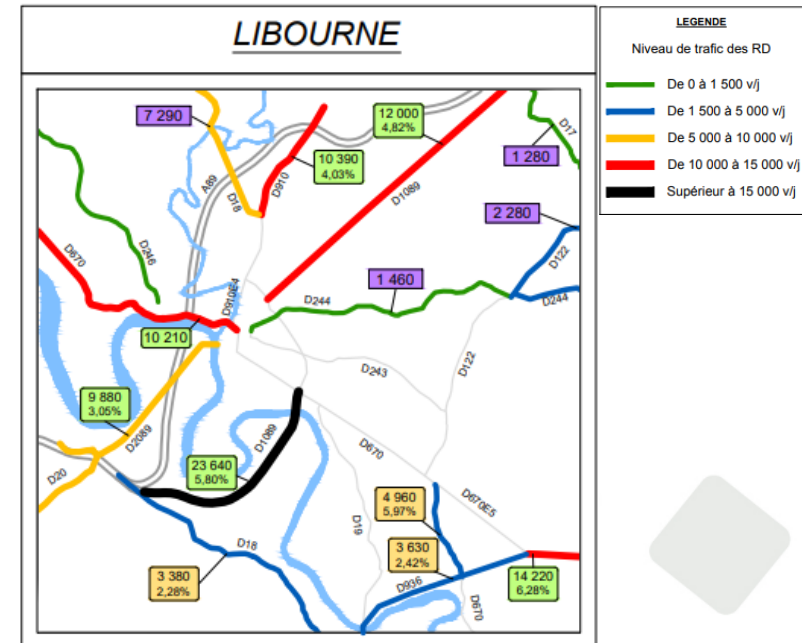
L'atténuation de ces phénomènes, observés principalement dans les centralités urbaines mais aussi dans certaines centralités plus rurales (ex: Guîtres), et dans une moindre mesure à St-Denis de Pile, passe par la mise en place de réglementations et de d'aménagements favorisant les modes de livraison bas carbone légers (petits gabarits) et bas carbone.

Ces réglementations doivent prendre en compte le contexte urbain et par conséquent permettre des modalités d'accès aux livraisons alternatives moins émettrices en CO₂, le trafic de marchandises étant un poste particulièrement émetteur de gaz à effet de serre.

Pour autant, la logistique urbaine ne se limite pas à la simple livraison de marchandises. En effet elle intègre également toutes les activités en lien avec le secteur du BTP, les grossistes, etc. La logistique urbaine invite donc à repenser la typologie des véhicules pour le dernier kilomètre, mais aussi la mutualisation des flux de transport, les espaces logistiques dans un contexte de raréfaction du foncier, ou encore la définition des aires de livraison en ville visant à limiter les « déchargements » en stationnement illicite afin de ne pas gêner la circulation des autres véhicules.

Objectifs

- Favoriser un cadre de vie plus agréable aux habitants mais aussi favorable aux modes actifs en réduisant les nuisances liées aux livraisons en ville.
- S'inscrire dans les objectifs formulés dans le PCAET, notamment de réduction des émissions de polluants atmosphériques, par le développement des formes de livraisons bas carbone.



Repenser la logistique urbaine et les livraisons en ville

Faire évoluer la réglementation

Les pratiques actuelles de livraison en ville doivent faire l'objet d'une enquête fine, notamment aux heures de pointe, permettant d'objectiver les pratiques, les modalités, et les secteurs et enjeux liés à ces livraisons. Le cas échéant, il s'agira de faire évoluer la réglementation des livraisons de marchandises dans les espaces urbains en prévoyant par exemple des restrictions sur les horaires de livraison, des restrictions de gabarit et de tonnage...

Cette réflexion pourra également prévoir la définition de nouvelles zones, dans la ville, dédiées aux opérations de déchargement des livraisons.

Développer des plateformes logistiques en entrée de ville

Afin de réduire les livraisons en cœur de ville, des plateformes logistiques peuvent être implantées en amont des entrées de ville et ainsi privilégier des modes moins émetteurs. En centralisant les livraisons en un point de collecte, il est ainsi plus facile de répartir les livraisons par secteurs géographiques. La « zone tampon » que constitue la plateforme logistique doit être le point de départ de livraisons décarbonées et notamment de la cyclologistique. Il est cependant important de bien localiser la plateforme logistique à la fois vis-à-vis des secteurs urbains de destination des livraisons, mais également vis-à-vis des portes d'entrées aux principaux réseaux de communication et concentrateurs des flux logistiques (échangeurs routiers et diffuseurs autoroutiers)

Mettre en œuvre une politique d'incitation et d'encouragement pour les livraisons décarbonées

La Cali a la possibilité de mettre en œuvre une politique visant à inciter et encourager des livraisons décarbonées via notamment :

- **Le développement des livraisons en vélo cargo** lorsque les livraisons ont lieu en secteur urbain dense : ces livraisons sont adaptées pour des livraisons à réaliser dans un périmètre réduit (3km environ) et où les conditions de circulation et de stationnement sont particulièrement contraintes.
- **L'utilisation de véhicules utilitaires légers à motorisation électrique** : cela nécessite de prévoir sur le territoire suffisamment d'infrastructures de recharge et principalement de la recharge rapide de courte durée.

Cette stratégie ne peut fonctionner que si une plateforme logistique de transit existe et permet la répartition entre livraisons de gros gabarit / petit gabarit.

- **Le déploiement d'une plateforme drones** : une plateforme sur le toit du parking silo du futur PEM pourra être mise à l'étude (création d'une piste d'atterrissage et décollage).

Repenser la logistique urbaine et les livraisons en ville

Tableau de bord

Niveau de priorité pour La Cali

Basse

Moyenne

Haute

Niveau d'implication de La Cali

Pilote

Associé
portage local

Partenaire
portage régional

Mesures

1 – Faire évoluer la réglementation

2 – Développer des plateformes logistiques en entrée de ville

3 – Mettre en œuvre une politique d'incitation et d'encouragement pour les livraisons décarbonées

Portage

1

2

3

Pilotes

Communes

Cali,
Communes

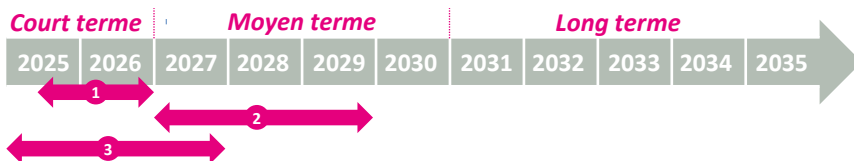
Cali

Partenaires

CD33

CD33

Calendrier de mise en œuvre



Approche des coûts

Fonctionnement

Investissement

1

2

3

0,15 ETP (Cali)

20K€ (étude flux logistiques)

1M€ (estim. /plateforme)

Impact / Effort

Qualité de l'air :



GES :



Complexité :



Indicateurs de suivi

- Nombre de plateformes logistiques déployées
- Trafic PL sur voies de desserte en zones agglomérées



Crédit image : <https://www.emploivelo.com>

Sécuriser les conditions de déplacement sur le territoire

Éléments de contexte

Même si la part de la voiture, dans une dimension autosoliste, reste majoritaire dans le cadre des déplacements quotidiens, l'utilisation des modes actifs et notamment de la marche à pied dans les déplacements de proximité au quotidien reste importante. En effet, 1,6% des déplacements domicile-travail sont aujourd'hui réalisés à vélo et 4% à pied (INSEE, 2020). Par ailleurs la majorité des déplacements recensés « en voiture » s'accompagnent bien souvent d'une portion de trajet réalisée à pied entre le lieu de stationnement et le lieu de destination du déplacement. Les communes du territoire tendent aujourd'hui à promouvoir les mobilités actives en développant des aménagements cyclables et piétons (élargissement des trottoirs, apaisement des circulations...). Ces ambitions sont et seront retranscrites dans les documents de planification initiés par La Cali tel que le Schéma Directeur des Mobilités Douces, où au niveau départemental avec le schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public de gironde.

La pratique de la marche est par ailleurs la pierre angulaire à tout trajet, qu'il soit réalisé en mode seul ou en connexion avec d'autres modes de déplacement notamment les réseaux de transports en commun. Mais cela doit s'accompagner d'aménagements sécurisés et confortables incitant à la pratique. Par exemple, les passages à niveau en milieu urbain doivent inclure la continuité des cheminements piétons et cycles tout en contraignant ces derniers à ne pas traverser en dehors de la plateforme.

Objectifs

- Contribuer au développement des modes actifs dans les déplacements quotidiens et les rendre compétitifs face à la voiture, notamment pour des trajets de courtes distances.



Exemple de non-marquage de continuité piétonne – St-Médard de Guzières



Exemple de marquage de continuité piétonne – St-Seurin sur l'Isle

Crédit images : Iter

Sécuriser les conditions de déplacement sur le territoire

Créer des perméabilités piétonnes et cycles

Les configurations de quartier en impasse notamment contribuent à rallonger les temps de parcours à pied ou à vélo rendant peu attractifs les déplacements actifs. La pratique piétonne ou cyclable doit donc être pensée en amont des aménagements urbains à travers une généralisation des perméabilités piétonnes et cyclables dans tout projet d'aménagement.

La création de perméabilités dans le tissu urbain tend ainsi à favoriser les déplacements en modes actifs via des chemins sécurisés et séparés du flux automobile, mais aussi de créer du lien et des dynamiques entre les quartiers favorisant par conséquence une vie locale.

Sécuriser les points d'arrêts des réseaux Calibus

L'amélioration des conditions de marchabilité en connexion avec les arrêts de transport en commun, y compris les arrêts de transport scolaire, est un levier majeur de développement de l'usage. Un certain nombre de points d'arrêts ont été recensés comme peu sécurisés sur le réseau scolaire, tant du point de vue des conditions d'attente (plateforme du point d'arrêt) que du point de vue du cheminement d'accès à l'arrêt. Des travaux d'aménagement et de sécurisation des accès piétons aux arrêts sont en cours de finalisation dont l'objectif est de permettre un accès à tous aux arrêts mais aussi de proposer un niveau de qualité et de confort aux usagers.

Sécuriser les passages à niveau

Le réseau ferré sur le territoire de La Cali est aujourd'hui composé de nombreux aménagements de sécurité et ouvrages d'art (ponts ferroviaires, tunnels) permettant le franchissement des infrastructures ferroviaires dans de bonnes conditions de sécurité le plus souvent. Néanmoins certains franchissements se font à niveau de voirie et sont

sécurisés avec des barrières. Cependant, la ligne ferroviaire à destination de Périgueux à l'est du territoire présente un niveau de sécurité moindre notamment pour les traversées piétonnes et cycles. L'aménagement de ces passages à niveau dans les espaces urbains est nécessaire (marquage des continuités piétonnes et cycles) notamment au vu de la fréquence journalière des trains sur cette ligne.

Sur la ligne Libourne – Bergerac, 3 passages à niveau pourront faire l'objet d'aménagements spécifiques pour marquer les continuités cyclables et piétonnes, en particulier sur la rue du Dr Nard (aménagement des cheminements amont et aval). Les deux autres étant au niveau de la Route de Montagne, et la route de Saint-Emilion.

A titre d'exemple, les barrières pourront être doublées, afin de dissuader le contournement de ces dernières par les usagers à vélo.

Lancer une mission de sécurisation des ponts routiers

18 ponts sont recensés sur le territoire (hors autoroute et ponts ferroviaire) dont 2 sur la Dordogne, 4 sur la Dronne et 12 sur l'Isle. La majorité d'entre eux sont sous gestion départementale, parmi les 1800 ponts aujourd'hui gérés par le département de la Gironde. Ces ponts doivent faire l'objet d'une surveillance régulière. 5 classes de sécurité des ponts sont prévues allant du « bon état » à la « nécessité de travaux d'urgence ». Lorsque des questions de sécurité se posent liées notamment à des risques d'effondrement, des arrêtés préfectoraux peuvent être pris pour décider la fermeture du pont et son accès : c'est le cas notamment du pont de Bonzac à St-Denis-de-Pile qui est fermé à la circulation y compris piétonne depuis février 2024. Le Programme National Ponts permet notamment la programmation d'actions d'entretien et de réparation des ouvrages.

La question des ponts est d'autant plus prégnante qu'ils sont parfois soumis à une certaine pression par augmentation du trafic routier, notamment PL, et à des enjeux de traversée par les vélos et les piétons.

Sécuriser les conditions de déplacement sur le territoire

Tableau de bord

Niveau de priorité pour La Cali

Basse

Moyenne

Haute

Niveau d'implication de La Cali

Pilote

Associé
portage local

Partenaire
portage régional

Mesures

1 – Créer des perméabilités piétonnes et cycles

2 – Sécuriser les points d'arrêts des réseaux Calibus

3 – Sécuriser les passages à niveau

4 – lancer une mission de sécurisation des ponts

Portage

1

2

3

4

Pilotes

Communes

Cali

Communes,
CD33

CD33

Partenaires

Cali,
aménageurs

SNCF Réseau

Cali,
Communes

Calendrier de mise en œuvre

Court terme

Moyen terme

Long terme

2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035



Approche des coûts

Fonctionnement

Investissement

30K€ (estim.)

300 K€ (voirie – estim.)

60 K€ (budget étude)

Impact / Effort

Qualité de l'air :

■

■

□

□

□

□

□

□

□

□

□

□

□

□

□

□

GES :

■

■

□

□

□

□

□

Complexité :

■

■

□

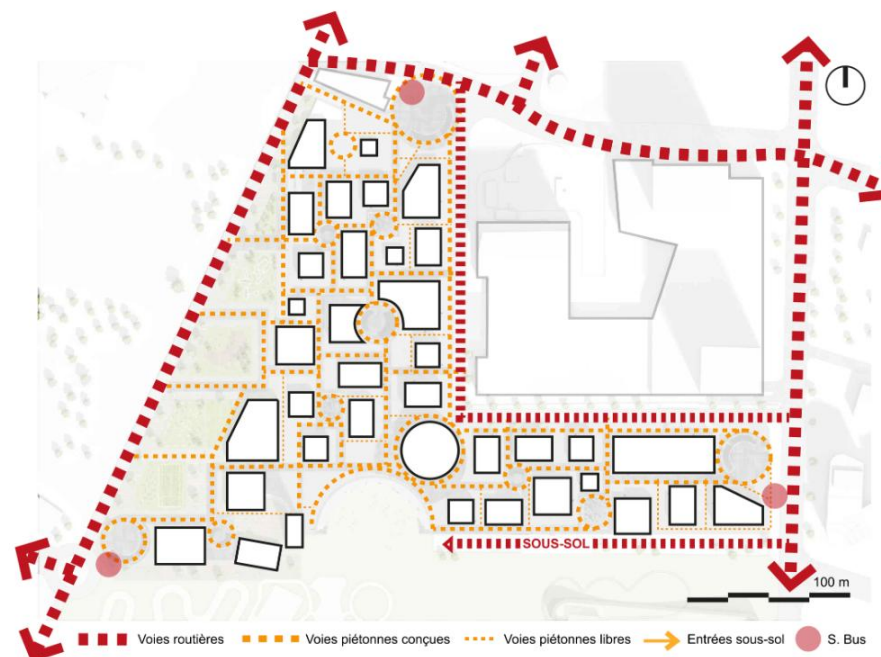
□

□

□

Indicateurs de suivi

- Nombre de points d'arrêts sécurisés
- Nombre de passages à niveaux sécurisés
- Taux d'accidentalité



Principe de perméabilité – source : PAU studio

Volet 3 - Innovations et Nouvelles Pratiques de Mobilités

Accompagner les employeurs publics et privés du territoire dans leur démarche de management de la mobilité

Envoyé en préfecture le 05/03/2026

Reçu en préfecture le 05/03/2026

Publié le

ID : 033-200070092-20260226-2026_02_005TER-DE

S²LO

Éléments de contexte

Dans un contexte de réduction des émissions de gaz à effet de serre et dans un souci d'amélioration de la qualité de l'air sur le territoire, les déplacements quotidiens liés notamment au motif travail constituent un champ non négligeable d'action. En effet, les transports représentent aujourd'hui sur La Cali 35% de la consommation totale d'énergie (PCAET 2022) et ce chiffre est en constante évolution (+17% en 10 ans). De nouvelles pratiques managériales se sont développées ces dernières années (post Covid) notamment la pratique du télétravail permettant de limiter et réduire considérablement les déplacements.

Actuellement, peu d'entreprises du territoire ont déjà mis en place une démarche de plan de mobilité et nombre d'entre elles n'ont pas connaissance de ce dispositif. Un accompagnement des employeurs est donc nécessaire afin d'établir un état des lieux des pratiques de déplacements des salariés/agents, de relever les difficultés rencontrées, d'identifier les pistes d'amélioration et d'optimisation envisageables mais également de promouvoir les offres et services à l'échelle de la collectivité.

Objectifs

- Optimiser et rationaliser les déplacements des salariés, tant domicile-travail que professionnels, et en particulier l'utilisation de la voiture dans une dimension autosoliste.
- Favoriser de nouvelles formes d'organisation du travail et de pratiques managériales.



Accompagner les employeurs publics et privés du territoire dans leur démarche de management de la mobilité

Envoyé en préfecture le 05/03/2026

Reçu en préfecture le 05/03/2026

Publié le

ID : 033-200070092-20260226-2026_02_005TER-DE

Développer un conseil en mobilité

Afin d'accompagner les employeurs du territoire dans l'élaboration de leur PdME, un conseil mobilité pourra être créé par La Cali, en tant qu'AOM locale, à destination des employeurs publics, privés, administrations etc. L'objectif est d'apporter un soutien méthodologique aux employeurs et de faire émerger des solutions de déplacement via la diffusion et la communication de l'offre existante et des services proposés. La Cali pourra s'appuyer sur des entreprises motrices et volontaires tels que Dissac à Izon ou Céva à Libourne.

Ce conseil en mobilité pourra également apporter son concours à l'élaboration des plans de mobilité en commun pour les zones d'activités et commerciales regroupant plusieurs employeurs dans un souci de mutualisation des actions et d'optimisation des surfaces.

Le PdME vise ainsi à promouvoir les modes alternatifs à la voiture voire une autre utilisation de cette dernière, mais aussi au développement de nouveaux modes de télétravail. A travers l'amélioration des conditions de mobilité, c'est la QVT (Qualité de Vie au Travail) de manière générale qui est améliorée. Également le PdME permet d'optimiser et réduire les coûts de déplacement des collaborateurs, et limiter l'impact environnemental des déplacements générés par l'activité des entreprises.

Un chef de projet doit être désigné en interne afin de suivre l'élaboration (état des lieux, plan d'actions), la mise en œuvre des actions et leur évaluation.

Elaborer le Plan de Mobilité Administration de La Cali

En sa qualité d'AOM, La Cali se doit de se positionner en chef de file et d'adopter une certaine exemplarité et engageant sa démarche de Plan de Mobilité Administration. Ce plan de mobilité permettra d'identifier les pratiques de déplacements des agents et de proposer des solutions à déployer en interne et pouvant être développées plus largement à l'échelle du territoire.

Faciliter la pratique du télétravail

La pratique du télétravail a pour objectif de réduire considérablement le nombre de déplacements des salariés d'une entreprise. La Cali pourra ici jouer un rôle d'accompagnement des employeurs pour le déploiement du télétravail, l'élaboration d'accords d'entreprise (modalités de fonctionnement), la levée des freins aux métiers dits « non télétravaillables » et aux éventuelles zones blanches du territoire (frein à la pratique).

Poursuivre la politique d'espaces de coworking

Dans la continuité du développement du télétravail, les espaces de coworking ou tiers-lieux permettent de réduire les déplacements des actifs en proposant des espaces de travail partagés et collaboratifs. Leur répartition sur le territoire de La Cali est aujourd'hui très inégale avec un déploiement uniquement sur les communes de Libourne, Izon, Coutras et Le Fieu. Le développement de ces espaces doit être poursuivi et encouragé afin de permettre une couverture du territoire plus importante.

Accompagner les employeurs publics et privés du territoire dans leur démarche de management de la mobilité

Tableau de bord

Niveau de priorité pour La Cali

Moyenne

Niveau d'implication de La Cali

Pilote

**Associé
portage local**

Partenaire
portage régional

Mesures

- 1 - Développer un conseil en mobilité
- 2 - Elaborer le Plan de Mobilité Administration de La Cali
- 3 - Faciliter la pratique du télétravail
- 4 - Poursuivre la politique d'espaces de coworking

Portage

1

2

3

4

Pilotes

Cali

Cali

Cali

Cali

Partenaires

Bordeaux
métropole (rex)

Comité partenaires

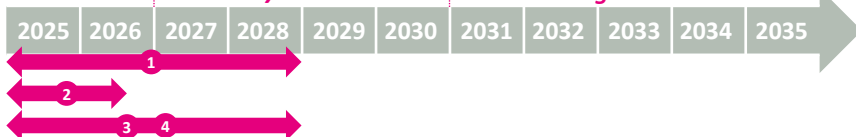
Communes

Calendrier de mise en œuvre

Court terme

Moyen terme

Long terme



Approche des coûts

Fonctionnement

1 2 0,25 ETP

Investissement

20K€ (PdMA Cali)

500K€ (infra/bâti)

Impact / Effort

Qualité de l'air :

■ ■ ■ □ □ □ GES : ■ ■ ■ □ □ □

Complexité : ■ [

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Indicateurs de suivi

- Evolution des pratiques modales
- Taux de pratique du télétravail
- Nombre d'espaces de coworking et fréquentation
- Nombre d'employeurs accompagnés



Crédit image : Tisseo

Faciliter le maintien au domicile, recréer de la proximité

Éléments de contexte

De nombreuses communes de La Cali, en particulier rurales, se retrouvent parfois éloignées des offres de services contribuant à l'isolement d'une partie de la population qui n'a pas accès à une mobilité autonome. Au regard du contexte général de vieillissement de la population (davantage marqué en zones rurales), ce constat tendra à s'amplifier dans les années à venir.

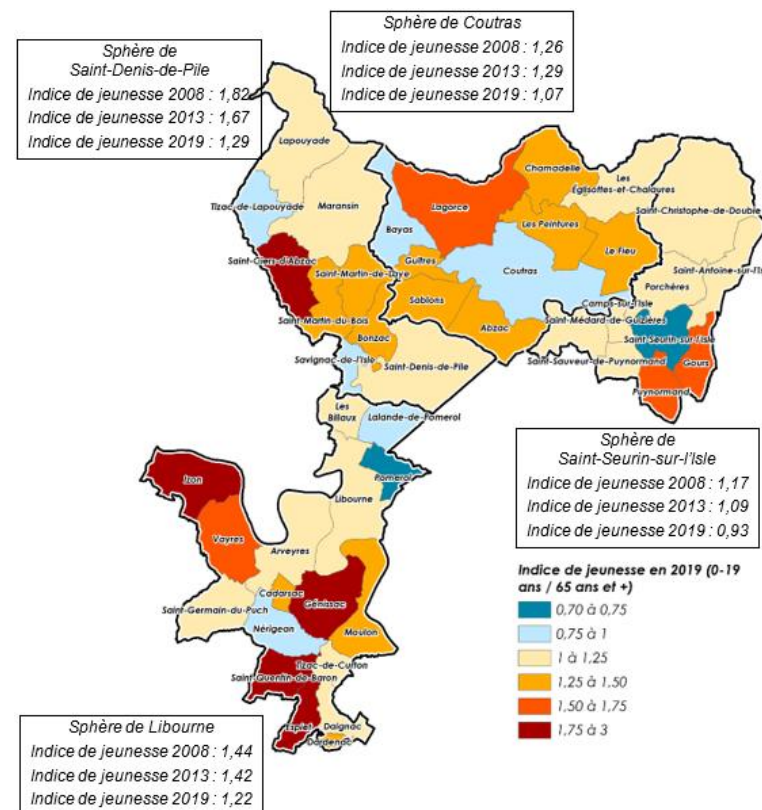
Bien que La Cali propose une offre de Transport à la Demande pour la desserte des zones rurales moins denses cette offre ne peut pas couvrir tous les besoins de mobilité.

Le maintien au domicile apparaît donc comme un enjeu important pour le territoire de La Cali, en particulier dans les communes rurales, faiblement pourvues en « services du quotidien ».

Par ailleurs, dans la perspective de redynamiser les espaces ruraux, et de réduire la fracture numérique qui existe entre les communes rurales et urbaines, le déploiement d'une connectique internet à très haut débit constitue également un enjeu important pour les communes rurales du territoire, et ce à la fois pour attirer des activités sur leur territoire, et y fixer des populations « d'actifs » en facilitant le recours au télétravail.

Objectifs

- Réduire la dépendance à la mobilité en rapprochant les services de la population et en contribuant au dynamisme de la vie locale et à la création de lien social.
- Renforcer la compétitivité économique des entreprises du territoire et favoriser l'accès au haut débit à tous les foyers, sans distinction géographique entre ville et campagne.



Faciliter le maintien au domicile, recréer de la proximité

Déployer une politique de soutien au développement des commerces ambulants

Les commerces non sédentaires permettent d'apporter une offre de service à des communes non pourvues de commerces ou dépourvues d'une certaine typologie de biens/services. L'objectif est de fournir une offre de commerces complémentaire dans les zones rurales. Afin de développer une adhésion au service par les habitants, des tournées avec un nombre minimal de jours de passage doivent être organisées.

Le déploiement des commerces ambulants sur le territoire, pourra contribuer à l'attractivité des communes permettant d'envisager l'installation de nouveaux habitants pouvant être rebutés par le manque de commerces à proximité.

Poursuivre la politique de revitalisation des centres-bourgs

Le désenclavement des habitants isolés passe par la création et/ou la récréation de la « ville des courtes distances » en facilitant l'installation de commerces et services en cœur de bourgs.

A ce jour les communes de Libourne et Coutras ont contractualisé une ORT (opération de revitalisation des territoires) qui vise à travers son conventionnement la requalification d'ensemble d'un centre-ville en facilitant la rénovation du parc de logements, de locaux commerciaux et artisanaux, et plus globalement du tissu urbain, pour créer un cadre de vie attractif propice au développement à long terme du territoire.

Le dispositif PVD (Petites Ville de Demain), quant à lui davantage orienté vers les territoires ruraux, poursuit des objectifs similaires de redynamisation des centre-bourgs dans une perspective de transition écologique.

Déployer sur le territoire un Bus France Services

Pour faciliter les démarches administratives du quotidien des habitants éloignés des services publics ou rencontrant des difficultés de déplacement, les Bus France Services peuvent être déployés sur le

territoire de La Cali. Ces bus ont pour objectif de pouvoir accompagner les habitants dans leurs démarches France Travail, CAF, CPAM, Finances publiques.

Ces bus doivent pour cela être équipés d'ordinateurs et de wifi. Des jours et horaires de passage dans les différentes communes doivent être définis et des tournées régulières doivent être organisées.

La Cali a d'ores et déjà candidaté à la campagne d'adhésion 2024, initiative soutenue par le Codev, afin de voir ce pôle administratif ambulant sillonner les communes du territoire.

Finaliser le déploiement de la fibre sur le territoire

Depuis plusieurs années La Cali réalise d'importants investissements en matière d'infrastructures pour garantir un accès à tous au réseau Internet.

Depuis 2010, plus de 80 km de fibre ont déjà été déployés et dix nœuds de raccordement abonnés (NRA), notamment à destination des zones rurales (Abzac, Lagorce, Lalande de Pomerol, Le Fieu, Les Peintures, Moulon, Pomerol, Saint Antoine-sur-l'Isle, Saint-Ciers-d'Abzac et Tizac de Lapouyade). L'objectif pour les années à venir est de réduire la fracture numérique entre zones rurales et zones urbaines. Pour ce faire, dans le cadre du programme Gironde Haut Méga (qui vise le déploiement du très haut débit sur l'ensemble du département), c'est l'intégralité des communes du territoire qui auront un accès/raccordement fibre à l'horizon fin 2025.

Faciliter le maintien au domicile, recréer de la proximité

Tableau de bord

Niveau de priorité pour La Cali

Basse

Moyenne

Haute

Niveau d'implication de La Cali

Pilote

Associé
portage local

Partenaire
portage régional

Mesures

- 1 – Déployer une politique de soutien au développement des commerces ambulants
- 2 – Poursuivre la politique de revitalisation des centres-bourgs
- 3 – Déployer sur le territoire un Bus France Services
- 4 – Finaliser le déploiement de la fibre sur le territoire

Portage

1

2

3

4

Pilotes

Cali

Communes

Cali

CD33

Partenaires

Communes,
chambre com.

Etat, Cali

Etat

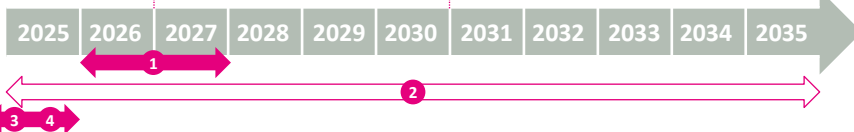
Cali,
Communes

Calendrier de mise en œuvre

Court terme

Moyen terme

Long terme



Approche des coûts

Fonctionnement

À définir

30 K€ (médiateur)

Investissement

À définir

60K€ (véhicule)

3 M€ (estim.)

Impact / Effort

Qualité de l'air :

■

□

□

□

□

□

GES :

■

■

□

□

□

□

Complexité :

■

■

□

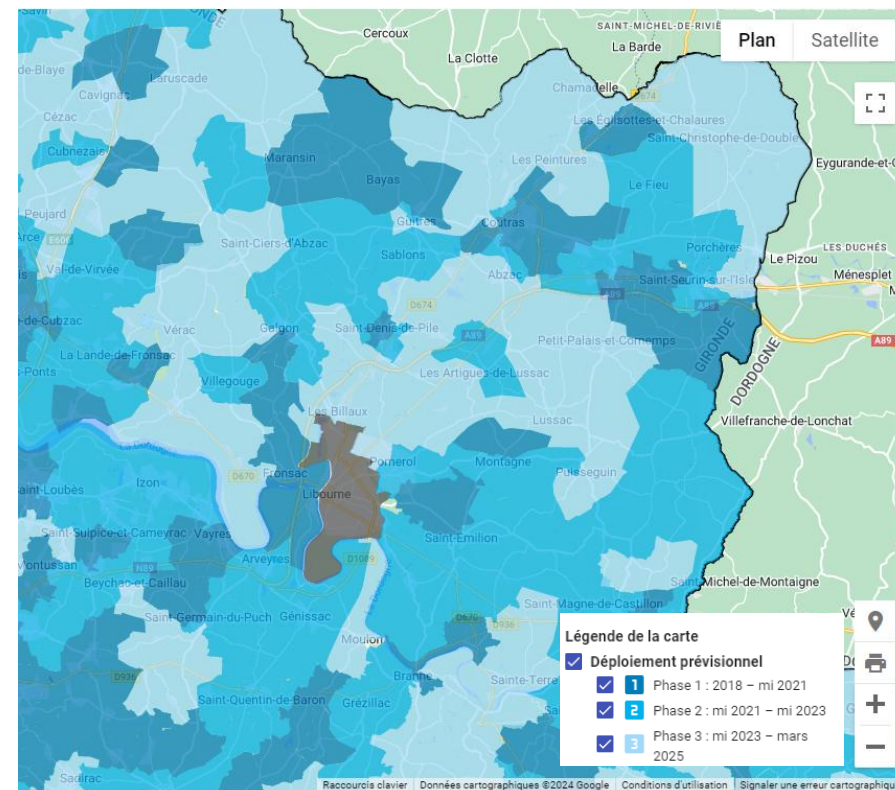
□

□

□

Indicateurs de suivi

- Communes desservies par le Bus France Services
- Taux de couverture fibre



Légende de la carte

✓ Déploiement prévisionnel

✓ 1 Phase 1 : 2018 – mi 2021

✓ 2 Phase 2 : mi 2021 – mi 2023

✓ 3 Phase 3 : mi 2023 – mars 2025

Expérimenter l'autopartage et la location de scooters électriques sur le territoire

Envoyé en préfecture le 05/03/2026

Reçu en préfecture le 05/03/2026

Publié le

ID : 033-200070092-20260226-2026_02_005TER-DE

Éléments de contexte

Le service d'autopartage a pour vocation de mettre en commun une flotte de véhicules sur un territoire permettant donc d'offrir aux habitants des alternatives à la détention d'un véhicule individuel.

L'autopartage est défini par le code des transports comme « *la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée* ». Article L1231-14 du Code des transports.

Le déploiement d'un service d'autopartage permet d'envisager une réduction progressive de la présence des véhicules personnels individuels sur l'espace public. L'autopartage permet :

- De proposer une solution alternative à la voiture individuelle pour un large public
- De réduire les frais de mobilité
- De remplacer ou d'éviter l'achat d'un 2^{ème} véhicule peu utilisé

La Cali expérimente depuis 2024 un service d'autopartage sur la commune de Libourne (4 véhicules en gare).

Par ailleurs, La Cali a lancé un AMI (Appel à Manifestation d'Intérêt) afin que toutes les communes de son territoire disposent de scooters électriques en libre-service (freefloating). Cette offre constitue une alternative notamment aux vélos sur les distances intermédiaires (hors champ d'attractivité du vélo).

Objectifs

- Réduire la multimotorisation des ménages.
- Réduire le coût associé aux déplacements des habitants du territoire.
- Réduire l'impact carbone des déplacements mi-distance (> 10km).



Expérimenter l'autopartage et la location de scooters électriques sur le territoire

Envoyé en préfecture le 05/03/2026
Reçu en préfecture le 05/03/2026
Publié le
ID : 033-200070092-20260226-2026_02_005TER-DE

Expérimenter l'autopartage en station

Le développement de l'autopartage sur le territoire de La Cali peut se faire notamment en contractualisant avec un opérateur d'autopartage (recherche de modèle économique) afin de déployer des véhicules sur le territoire à des emplacements stratégiques pour inciter à leur utilisation.

L'implantation des stations en secteur dense permet de viser une rentabilité du service et donc un coût à terme inexistant pour la collectivité. Elles doivent permettre une mutualisation des usages : habitants, intermodalité, professionnels... par ailleurs elles viennent en complément des offres de mobilité existantes.

Dans un premier temps, la mise à disposition de véhicule en autopartage est privilégiée sur la commune de Libourne, en particulier en articulation avec l'offre ferroviaire, là où le taux de rotation, et d'utilisation de ce type de service sont potentiellement les plus élevés, en lien avec la recherche de modèle économique par l'opérateur.

4 véhicules sont d'ores et déjà mis en place par La Cali, autour d'une station implantée au niveau de la gare. Modèle d'autopartage en boucle, selon une tarification horaire, l'expérimentation doit durer 24 mois et se positionne dans la continuité de l'AMI « Innovation Sociale ». Le bilan de l'expérimentation permettra de se projeter sur un déploiement plus large, notamment au niveau des haltes et gares ferroviaires de La Cali.

Expérimenter les scooters électriques en libre-service

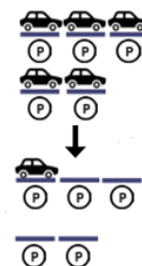
La mise en service de scooters en libre-service sur le territoire de La Cali est en cours via l'opérateur e-Dog (opérateur local de la région Nouvelle-Aquitaine, déjà implanté à Bordeaux) qui ambitionne de déployer 81 scooters (freefloating) évitant ainsi le stationnement « sauvage » sur le territoire. L'opérateur s'engage à recycler les batteries en vue d'une deuxième vie, par exemple pour des batteries de VAE. Le principe de suivi GPS permet de délimiter des zones interdites à la circulation.

Promouvoir l'autopartage entre particuliers

A plus long terme, et dans une perspective d'évolution des mentalités face à la possession du véhicule individuel, le développement de l'autopartage sur le territoire de La Cali peut se faire également en promouvant l'autopartage entre particuliers dans les cas où les véhicules des particuliers sont peu utilisés. Cela permet dans certains cas d'avoir accès à des véhicules plus proches de son lieu de domicile, d'avoir accès à des locations moins chères (si le véhicule est ancien notamment), de réduire le nombre de véhicules stationnés sur l'espace public et de palier les coûts liés à la gestion du véhicule pour le propriétaire. Le rôle de la collectivité peut revêtir plusieurs dimensions : communiquer, animer, élaborer une charte de l'autopartage entre particuliers ...

Les typologies d'autopartage

Autopartage en boucle	Autopartage en trace directe	Autopartage entre particuliers
Le véhicule est rendu dans la station de départ. Il est possible de le réserver plusieurs heures à l'avance	Avec stations : le véhicule peut être rendu dans une autre station que la station de départ. Sans stations : le véhicule peut être pris et rendu n'importe où dans un périmètre donné.	Il s'effectue entre amis, voisins ou proches. Le véhicule appartient à l'un des autopartageurs ou peut être la propriété de tous



Chaque voiture d'autopartage remplace **5 voitures particulières** et libère **4 places de stationnement***

Modèle difficilement applicable sur un territoire peu dense

Une voiture reste stationnée 95% de son temps

Une voiture particulière coûte environ **5000€/an****

Expérimenter l'autopartage et la location de scooters électriques sur le territoire

Envoyé en préfecture le 05/03/2026
Reçu en préfecture le 05/03/2026
Publié le
ID : 033-200070092-20260226-2026_02_005TER-DE

Tableau de bord

Niveau de priorité pour La Cali

Basse Moyenne **Haute**

Niveau d'implication de La Cali

Pilote

Associé
portage local

Partenaire
portage régional

Mesures

- 1 – Expérimenter l'autopartage en station
- 2 – Expérimenter les scooters électriques en libre- service
- 3 – Promouvoir l'autopartage entre particuliers

Portage

1

2

3

Pilotes

Cali

Cali

Cali

Partenaires

Communes

Communes

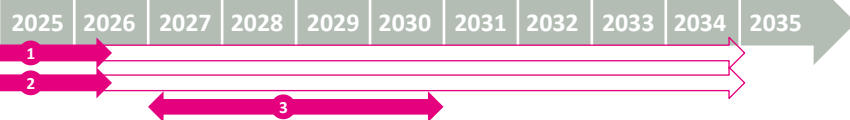
Communes

Calendrier de mise en œuvre

Court terme

Moyen terme

Long terme



Approche des coûts

Fonctionnement

Investissement

- 1 24K€ /an
- 2 autofinancé
- 3 0,1 ETP

autofinancé
10 K€ (budget Com)

Impact / Effort

Qualité de l'air : ■ ■ ■ ■ ■ ■ GES : ■ ■ ■ ■ ■ ■

Complexité : ■ ■ ■ ■ ■ ■

Indicateurs de suivi

- Taux d'utilisation des véhicules et des scooters en libre-service
- Nombre de véhicules déployés

L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE EN 2022

2,8 locations par mois en moyenne, en majorité au sein des villes de résidence



35*
*médiane

FREE-FLOATING

• 3,1 locations par mois, de moins d'une heure (65%), de moins de 20 km (66%), pour un coût médian de 10 euros.

GETAROUND

• 1,9 locations par mois, de plus de 24h (69%), de plus de 200 km (51%), pour un coût médian de 100 euros

Crédit image : Ademe

Déployer les IRVE en cohérence avec la stratégie de mobilité

Éléments de contexte

Une grande partie du territoire de La Cali est aujourd'hui couvert par des Infrastructures de Recharges pour Véhicules Electriques (IRVE) tout opérateur confondu. Les bornes du réseau MOBIVE sont actuellement gérées par le Syndicat Départemental des Energies et Environnement de la Gironde (SDEEG33). Même si les bornes sont déployées sur la majorité du territoire, leur nombre est nettement plus important le long du faisceau A89/ancienne RN89.

L'objectif du syndicat sera de compléter l'offre de bornes proposée par les opérateurs privés et par les supermarchés et ainsi installer des bornes de faibles et moyenne puissance permettant de s'adapter aux types d'usages (besoins résidentiels par exemple). Le SDEEG prévoit notamment un déploiement de bornes sur l'espace public dans son schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE).

Une attention particulière devra être portée sur le traitement des hubs de mobilités du territoire. Le type d'équipement et de puissance installée devant correspondre aux usages et temps de stationnement attendus dans ces espaces.

Objectifs

- Accompagner l'évolution du parc automobile en équipant l'espace public.
- Contribuer à la réduction de l'empreinte carbone de La Cali et s'inscrire dans les objectifs du PCAET en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.



Borne de recharge électrique à Vayres - Crédit image : Iter

Déployer les IRVE en cohérence avec la stratégie de mobilité

Déployer les IRVE sur le territoire en priorisant les sites stratégiques

Sur la base des travaux menés par le SDEEG et de la planification des IRVE prévue par ce dernier, La Cali peut fixer un objectif en cohérence avec ses dynamiques territoriales et en priorisant, par exemple, les hubs de mobilités.

La politique de déploiement des bornes de recharge doit respecter la disparité d'usages qu'on peut constater entre pôles urbains et communes rurales (où le rechargement se fait plus naturellement au domicile dans un contexte pavillonnaire).

La puissance des bornes installées sur l'espace public doit respecter une cohérence d'usages. En effet la puissance délivrée par la borne est à mettre en cohérence avec la durée du stationnement prévisionnelle. Une puissance « standard » (14 à 22kW) est suffisante sur des espaces de stationnement pour le covoiturage, alors qu'à proximité de commerces on recherchera plutôt de la haute puissance (entre 24 et 150kW).

Le SDEEG a identifié un besoin de déploiement de bornes par commune à l'horizon 2035, en se basant sur l'offre actuelle, le déploiement attendu par l'offre privée (grandes surfaces principalement), le potentiel du parc roulant électrique en 2035 et la part des ménages ne disposant pas de stationnement dédié. Sur le territoire de La Cali, ce besoin est estimé à 334 points de charges (à installer par la puissance publique). Sur ce besoin théorique, le SDEEG a planifié l'implantation de 26 bornes à 7kW et 39 bornes à 24kW, dont 6 bornes à horizon 2025, 35 entre 2025 et 2030, et 24 entre 2030 et 2035. Si on considère une moyenne de 2 points de charge par bornes, cela couvrirait environ un tiers des besoins d'implantation identifiés.

Sur les 65 bornes, prévues pour La Cali, que le SDEEG a inscrit dans son schéma directeur, 50% des coûts d'investissement sont pris en charge par le SDEEG.

Considérant l'importante charge d'investissement que représente

l'atteinte des objectifs d'implantation de bornes dans l'espace public, il convient de prioriser les choix d'implantation, en cohérence avec la stratégie de mobilité dessinée par La Cali et notamment les enjeux d'intermodalité avec les autres offres de mobilité.

Cibler en priorité les hubs de mobilité sur le territoire

Le développement de l'intermodalité sur les nœuds de mobilités du territoire doit intégrer la recharge des véhicules électriques sur les zones de stationnement en connexion avec d'autres offres de mobilité (vélos en libre-service, réseau Calibus, cars Nouvelle Aquitaine...). Ces infrastructures de recharge devront être calibrées pour une charge lente afin de s'adapter au type d'usage et de durée de stationnement (demi-journée et journée).

Déployer les IRVE en cohérence avec la stratégie de mobilité

Tableau de bord

Niveau de priorité pour La Cali

Basse

Moyenne

Haute

Niveau d'implication de La Cali

Pilote

Associé
portage local

Partenaire
portage régional

Mesures

1 - Déployer les IRVE sur le territoire en priorisant les hubs de mobilité

Portage

1

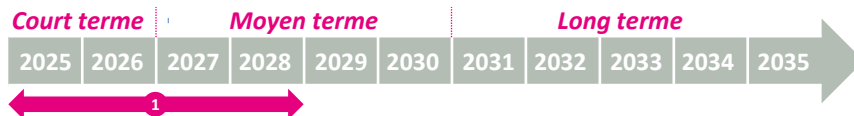
Pilotes

SDEEG,
communes

Partenaires

Cali

Calendrier de mise en œuvre



Approche des coûts

Fonctionnement

Investissement

440K€ (20 bornes)

Impact / Effort

Qualité de l'air : ☒ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ GES : ☒ ☒ ☐ ☐ ☐ ☐

Complexité : ☒ ☒ ☒ ☐ ☐ ☐

Indicateurs de suivi

- Nombre de bornes IRVE déployées sur le territoire
- Nombre de recharges réalisées

Quels sont les coûts associés au déploiement et à l'exploitation des IRVE ?

Les coûts d'investissement :

Étude, maîtrise d'œuvre et assistance à maîtrise d'ouvrage

5 à 15 % du montant total des investissements

Coûts des matériels

6 à 8 k€ pour une borne AC
15 à 20 k€ pour une borne DC
25 à 100 k€ pour une borne > 50 kVA

Génie Civil

1 à 3 k€ par borne + 5 k€ pour la mise en accessibilité PMR

Installation et mise en service

2 à 5 k€ par borne

Raccordement

Puissance totale ≤ 36 kVA :
2 à 2,5k€ avant réfaction
(500 € à 625 € après réfaction à 75 %)

Puissance > 36 kVA et ≤ 250 kVA :
9 k€ avant réfaction
(2,25 k€ après réfaction à 75 %).

Source : SDEEG 33

Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique

Éléments de contexte

Le covoiturage, aujourd'hui principalement réalisé sur l'axe Libourne <> Bordeaux, tend à se développer sur La Cali. Sur le territoire, seul l'outil Modalis agrège l'ensemble des opérateurs nationaux à l'échelle de la Région mais celui-ci reste encore peu connu du grand public (cf action 4.2).

Les aires de covoiturage sont relativement peu développées sur le territoire avec une faible visibilité (dans l'espace public) et un niveau de service bien souvent limité.

Pour ancrer la pratique du covoiturage dans les déplacements quotidiens, la mise en place de lignes de covoiturage dynamique peut être étudiée. Ce système permet notamment la mise en relation des utilisateurs de façon spontanée (sans réservation préalable) et en temps réel via l'utilisation d'une application adossée à plateforme numérique. Les lignes de covoiturage peuvent revêtir différents niveaux de service faisant varier le coût de déploiement (infrastructures, support numérique, incitation financière).

Ce type de service doit être envisagé comme complémentaire à l'offre de mobilité (Calibus, vélos, train...) déjà proposée sur le territoire, et pourra le cas échéant inclure la desserte des futurs hubs de proximité.

En outre, bien souvent les trajets covoiturés dépassent les frontières de AOM locales, aussi les régions ont un rôle important à jouer dans le développement et la promotion du covoiturage.

Objectifs

- Augmenter le taux de remplissage des véhicules sur les corridors de mobilité du territoire, là où le trafic pendulaire s'exerce avec le plus d'intensité.
- Réduire les émissions de GES et de polluants atmosphériques par réduction des km/voiture/passagers parcourus sur le territoire



Arrêt ligne de Lans en Vercors – source : placegrenet.fr

Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique

Expérimenter quelques lignes de covoiturage dynamique internes au territoire

L'observation des flux de mobilité sur le territoire, et en échange avec les territoires voisins, met en exergue des corridors de concentration de flux automobiles (avec un taux de remplissage proche de 1 personne par véhicule) matérialisés par les grands axes de communication que sont l'A89, la D242, la D674 et la D 1089. Ces grands axes peuvent être le support de lignes de covoiturage dynamique internes notamment :

- une ligne Montpon (hors Cali) – St-Seurin – Libourne (D1089)
- une ligne Les Eglisottes – Coutras – St Denis de P. – Libourne – Izon (D674 et D242)

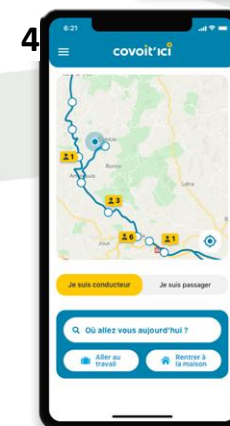
Le déploiement et l'animation de ligne covoiturage sur ces axes pourront être à niveau de service intermédiaire avec une matérialisation des arrêts par un panneau à messages variables avec boutons poussoirs (3) permettant d'afficher la destination souhaitée et une zone d'arrêt du conducteur hors chaussée et en sécurité. La mise en relation peut être envisagée de manière spontanée (sans dispositif type application en temps réel).

Mettre en place une ligne de covoiturage à vocation régionale

Dans la continuité, une ligne de covoiturage à dimension régionale pourra être mise en place et en particulier au niveau de l'axe de l'A89 Périgueux – Bordeaux. Cet axe devra être complété par l'aménagement d'aires de covoiturage au contact des diffuseurs autoroutiers voire de la création d'une voie réservée en approche de la métropole permettant des temps de parcours réduits par rapport à un trajet autosoliste et ainsi favoriser et inciter la pratique.

Cette ligne, trans-AOM, relevant de la compétence de la Région, ne peut être mise en place par les AOM locales elles-mêmes. Le syndicat Mixte Nouvelle Aquitaine Mobilité peut être sollicité pour mettre en place cette ligne.

Le niveau de service sur cette ligne pourra être plus ambitieux, en proposant par exemple au niveau des arrêts (aménagements pour arrêts des véhicules hors chaussée) des panneaux à messages variables (1 et 2) connectés avec une application en temps réel (4). Cette ligne pourra proposer une prise en charge des frais de passagers (pris en charge par la collectivité), ainsi qu'une indemnisation « siège libre », pour les conducteurs inscrits au service et ne trouvant pas de passager covoitureur (au moins au lancement de la ligne, les 6 premiers mois).



Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique

Tableau de bord

Niveau de priorité pour La Cali

Basse

Moyenne

Haute

Niveau d'implication de La Cali

Pilote

Associé
portage local

Partenaire
portage régional

Mesures

1 - Expérimenter quelques lignes de covoiturage dynamique internes au territoire

2 - Mettre en place une ligne de covoiturage à vocation régionale

Portage

1

2

Pilotes

Cali

NAM

Partenaires

Communes, CD 33

Cali, BM, autres
AOM traversées

Calendrier de mise en œuvre

Court terme

Moyen terme

Long terme



Approche des coûts

Fonctionnement

Investissement

1 25K€ /an /ligne

50 – 100K€ /ligne

2 150K€ /an

150 – 200K€

Impact / Effort

Qualité de l'air :



GES :

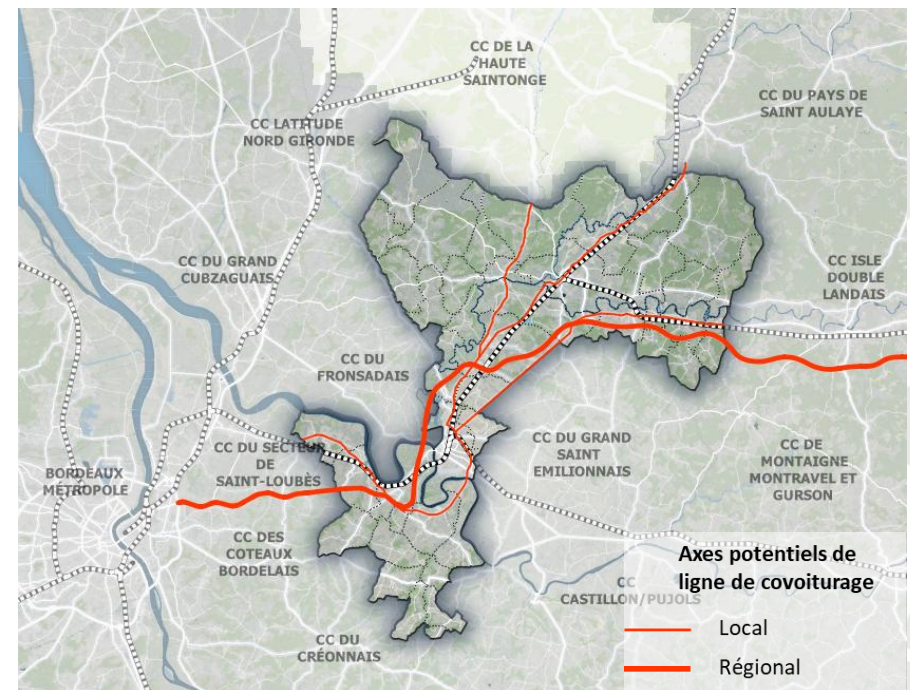


Complexité :



Indicateurs de suivi

- Nombre de trajets réalisés en covoiturage sur les lignes
- Fréquentation des points d'arrêt



Accompagner le déploiement de Transport d'Utilité Sociale (TUS)

Éléments de contexte

Repositionné et mis en avant par la LOM, le Transport d'Utilité Sociale s'inscrit dans le champ de la mobilité solidaire permettant à une collectivité de soutenir une offre de mobilité, sur le principe du transport à la demande, en s'appuyant sur une initiative locale portée par une association « loi 1901 ». Il offre une solution de mobilité pour des personnes dites captives qui, en raison de leurs conditions physique ou financière, ne peuvent pas se déplacer par leur propre moyen.

Encadré par les articles R3133-1 à R3133-5 du code des transports, le TUS s'adresse en priorité à un public habitant une commune rurale ou une unité urbaine de moins de 12000 habitants), ou justifiant de conditions financières telles que décrites à l'article R3133-1 du code des transports.

La Cali a déjà expérimenté ce type de service en 2021, alors appelé « Buurtbus », concept importé des Pays-Bas, qui n'avait pu perdurer.

En effet, une des principales difficultés dans la mise en œuvre de ce type de dispositif réside dans la capacité à recruter et fédérer dans le temps des conducteurs bénévoles.

Il est à noter que cette solution de mobilité vient en complément des autres offres de transport proposées par la collectivité et ne peut s'y substituer, notamment vis-à-vis du TAD.

Objectifs

- Offrir une solution de mobilité à destination des publics captifs et réduire la fracture sociale.
- Permettre une prise en charge et un accompagnement au domicile.

Le Transport d'utilité sociale TUS

Pourquoi faire appel au TUS ?

Un véhicule avec chauffeur professionnel pour...

→ « Se rendre à un entretien à Pôle Emploi »

→ « Aller à un rendez-vous médical »



→ « Rendre visite à un proche »

→ « Aller faire mes courses »

Le TUS est là pour vous accompagner

Les tarifs appliqués ?



- Aller : de 0.40 € à 2.30 €
- Aller-retour : de 0.80€ à 4.10€
- Gratuit : pour les enfants de moins de 4 ans et pour l'accompagnant d'une personne ne pouvant se déplacer seule pour raison de santé.



**L'ensemble des services cités
sont accessibles sous certaines conditions.**

Accompagner le déploiement de Transport d'Utilité Sociale (TUS)

Identifier une structure capable de porter le service

La première étape en vue de mettre en place un Transport d'utilité sociale sur le territoire consiste à rechercher, identifier et engager le dialogue avec une structure associative capable de développer le service sur le territoire.

A titre d'exemple, le Pays Foyen en mis en place un TUS au 1^{er} janvier 2024. le service est assuré par l'association APREVA.

Sur le territoire de La Cali, un association telle que AGIRabcd peut constituer une ressource potentiellement mobilisable en vue de créer un Transport d'Utilité Sociale. Des structures spécialisées dans la mobilité solidaire en milieu rural, telles que ATCHOUM, pourront également être sollicitées.

Accompagner techniquement et/ou financièrement la structure porteuse

La Cali, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, a un rôle à joué dans l'impulsion, la promotion et le développement du service.

L'accompagnement de l'agglomération peut porter sur :

- Une aide en ingénierie au montage du projet
- Un relais d'information/communication/animation du dispositif (notamment pour le recrutement des bénévoles)
- Un subventionnement des trajets, dont le plafond, délimité par l'article R3133-3 du code des transports, est fixé à 0,32€/km
- La mise à disposition d'un ou plusieurs véhicules

Exemple – Le TUS du Pays Foyen

Le Pays Foyen a mis en œuvre, par l'intermédiaire de l'association APREVA, un transport d'utilité sociale dont les bénéficiaires (conditions fixées par l'article R3133-1 du code des transports) peuvent effectuer deux trajets par semaine pour aller à un rendez-vous médical, rendre visite à un proche, faire des courses ou se rendre à France Travail.

Le montage du projet inclus la Régie Lib'RT et la plateforme mobilité du Libournais. Il est cofinancé par la MSA et la CAF de Gironde.

Le tarif oscille entre 0.40€ et 2.30€ pour un aller et entre 0.80€ et 4.10€ pour l'aller-retour.

Les financements mobilisables

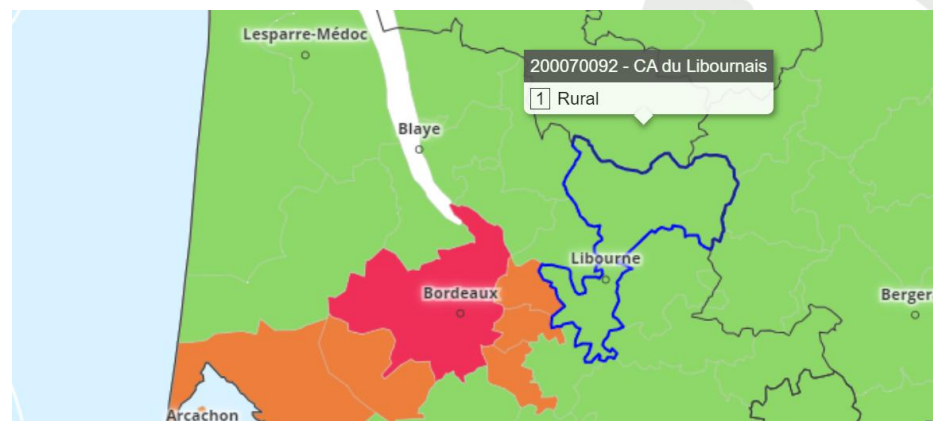
Le Fond Vert soutien les initiatives en faveur du développement des offres de transport collectif d'utilité sociale en milieu rural, La Cali étant considérée en zone rurale au sens de l'INSEE.

Volet 2 : Création d'un service ou d'un bouquet de service de mobilité de proximité, dont « service de mobilité solidaire notamment Transport d'Utilité Sociale (TUS) ».

Sont éligibles :

- Les coûts d'investissements type « petits véhicules verts »
- Les coûts de fonctionnement du service

Pour être financés, les projets doivent être suffisamment matures et permettre une opérationnalité du projet avant fin 2024, pour une durée minimum de 3 ans.



Grille intercommunale de densité en 3 niveaux – source : observatoire des territoires

Accompagner le déploiement de Transport d'Utilité Sociale (TUS)

Tableau de bord

Niveau de priorité pour La Cali

Basse

Moyenne

Haute

Niveau d'implication de La Cali

Pilote

Associé
portage local

Partenaire
portage régional

Mesures

- 1 – Identifier une structure capable de porter le service
- 2 – Accompagner techniquement et/ou financièrement la structure porteuse

Portage

1

2

Pilotes

Cali

Cali

Partenaires

Association
porteuse

Calendrier de mise en œuvre

Court terme

Moyen terme

Long terme



Approche des coûts

Fonctionnement

Investissement

- 1 2 0,15 ETP
- 2 25 K€ /an (subventionnement trajets)

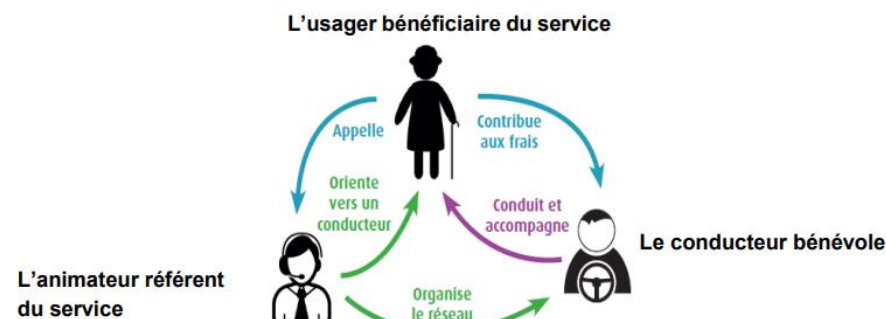
Impact / Effort

Qualité de l'air : ■ □ □ □ □ □ GES : ■ □ □ □ □ □

Complexité : ■ ■ □ □ □ □

Indicateurs de suivi

- Nombre de trajets réalisés



Organisation d'un service de TUS

(source : Le transport d'utilité sociale: accompagner les personnes isolées, Cerema, 2020)

Volet 4 - Intermodalité et nœuds de mobilités

Déployer des aires multimodales de proximité

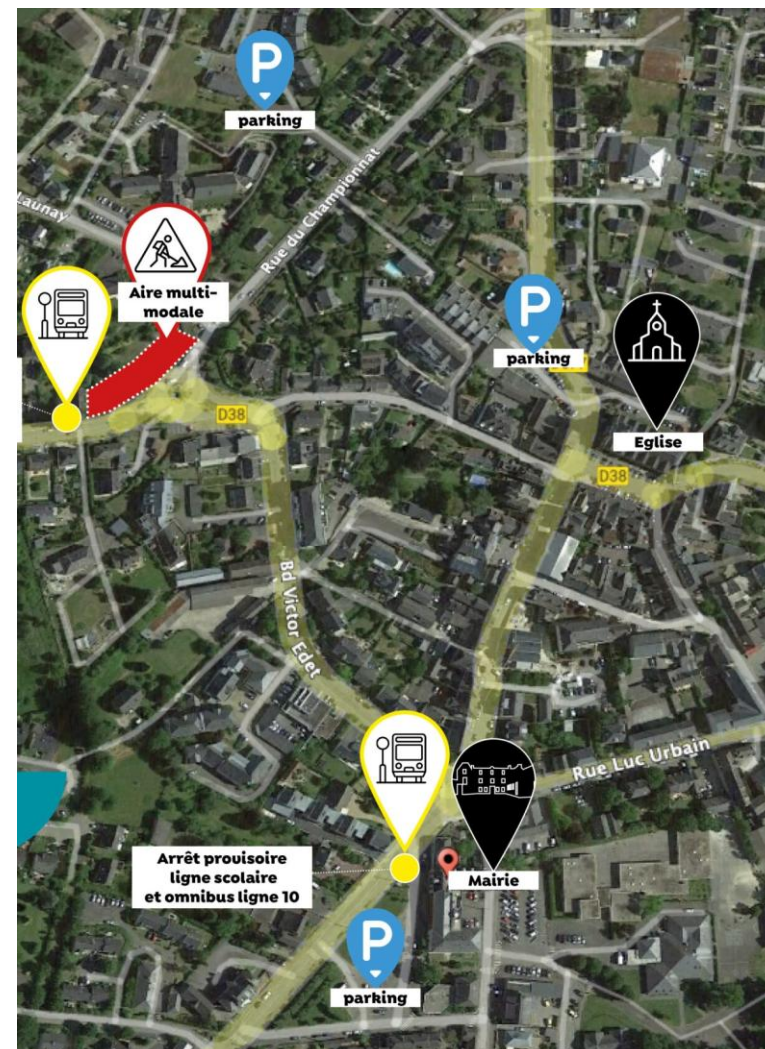
Éléments de contexte

La structure du territoire, organisé autour d'une polarité majeure, de pôles intermédiaires et de nombreuses communes rurales marquées par une faible densité de population, implique un relatif éloignement des offres de mobilité pour une part de la population. Afin de faciliter l'accès aux offres de mobilité alternative à l'autosolisme, la mise en place d'aires multimodales, et multiservices à proximité directe des centre-bourgs doit permettre de rendre plus visibles les offres de mobilités déjà existantes en les regroupant en un seul lieu et de développer de nouvelles formes de mobilité dans des secteurs du territoire où l'autosolisme est le mode de déplacement quasi exclusif.

Ces « hubs de proximité » revêtent donc un caractère utile mais également symbolique puisqu'ils permettent d'ancrer la mobilité durable dans le paysage y compris en milieu rural.

Objectifs

- Regrouper plusieurs solutions de mobilité à proximité directe des secteurs habités des zones peu denses du territoire et aux entrées de La Cali.
- Contribuer à la réduction de la part modale de la voiture dans les déplacements du quotidien.
- Donner davantage de visibilité aux offres de mobilité alternatives.



Localisation d'une aire multimodale aménagée sur un ancien parking
source : Mairie de Guichen Pont-Réan

Déployer des aires multimodales de proximité

Identifier les zones stratégiques de stationnement préexistantes ou à créer

La première étape consiste à identifier à l'échelle de chaque commune, une zone privilégiée, à proximité des centres-bourgs (accessibilité piétonne et cyclable) et en tenant compte des points de rabattement naturels de covoiturage. Cet espace pourra idéalement être déjà aménagé pour des fonctions connexes afin d'éviter de nouvelles imperméabilisations des sols.

Par exemple, cela peut prendre la forme de zones multiservices déjà existantes en extension de bourg où l'offre de stationnement pourra être mutualisée, et auxquelles on adjoint des fonctions mobilités (vélo, IRVE, covoiturage, TC ...). Aussi le choix des sites doit répondre à la fois à une logique de flux de déplacements (covoiturage) et de proximité avec l'offre de transports en commun existante.

Convertir les zones stratégiques de stationnement en aires multiservices et multimodales

Ces zones, interfaces multimodales, seront aménagées dans une vocation d'accueil des différentes offres de mobilités possibles (toutes ne sont pas nécessairement souhaitées ou souhaitables sur toutes les aires multimodales de proximité : stationnement (vélo, véhicules légers, covoiturage, IRVE), offre d'autopartage, bornes de recharge pour véhicules électriques, location de vélos et scooters électriques. De nouveaux commerces et services pourront voir le jour sur ces espaces.

Elles doivent également être conçues comme des lieux d'attente et prévoir à cet effet un éclairage et du mobilier adapté à la présence de piétons sur site. Ce n'est pas simplement une interface de transit mais bien un espace d'attente.

Déterminer une base d'équipements attendus sur ces polarités

Les aires multimodales de proximité devront proposer à minima 10 places de stationnement VL pour l'organisation du covoiturage, dont

deux places équipées avec une borne de recharge pour véhicules électriques ; 8 places de stationnement vélo sous abris ; une zone d'attente voyageurs (banc ou appui ischiatique) éclairée ; un point d'eau ; un arrêt de transport Calibus. Les places de stationnement devront être perméables. Pourront être adjoints à ces équipements, le cas échéant, des vélos en libre-service Calivélo, et des scooters en libre-service.

A ce jour, 4 communes du territoire se sont engagées dans une réflexion d'aménagement d'une aire multimodale : Gours, Nérigeau, St-Christophe de Double et Les Peintures.



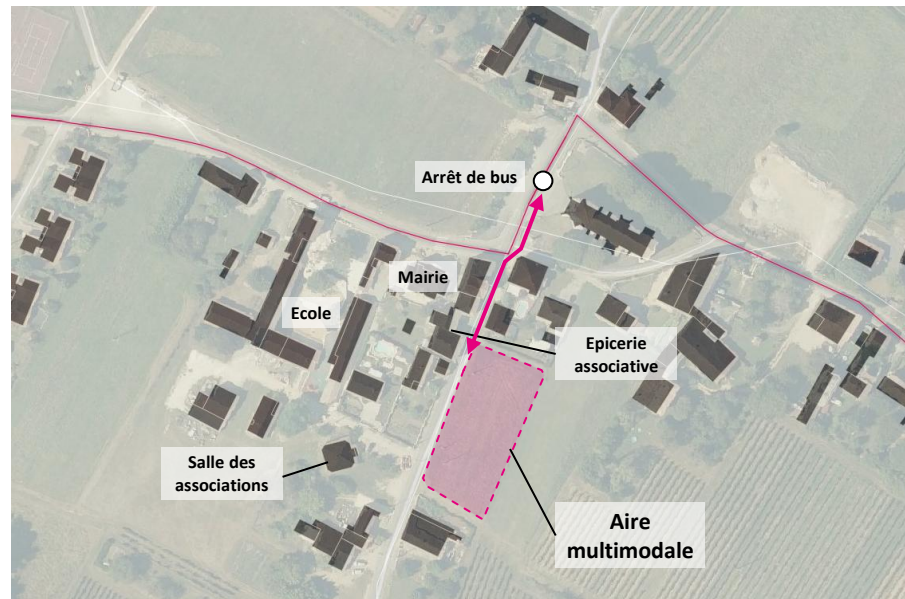
Exemple de schéma d'aménagement d'une aire multimodale
source : Mairie de Guichen Pont-Réan

Déployer des aires multimodales de proximité

Exemple de projets en cours de réflexion

Cas de Nérigean

La commune de Nérigean a identifié une parcelle à proximité directe du cœur de bourg, pouvant être aménagée en aire multimodale autour d'un parking multifonctionnel (accès à l'école, à l'espace de coworking, de l'épicerie associative de la salle des associations et de la maison d'assistantes maternelles). La parcelle accueillant le futur parking, pourra réserver environ 10 places de stationnement pour le covoiturage. Le parking pourra prévoir 2 points de charge pour véhicules électriques. L'aire sera connectée à l'arrêt de bus de la ligne 7 (cheminement sécurisé de 100m) et équipée de stationnement vélos sous abris ainsi que de scooters électriques en libre-service déployés par La Cali. Une réflexion pourra être menée pour un revêtement drainant et perméable.

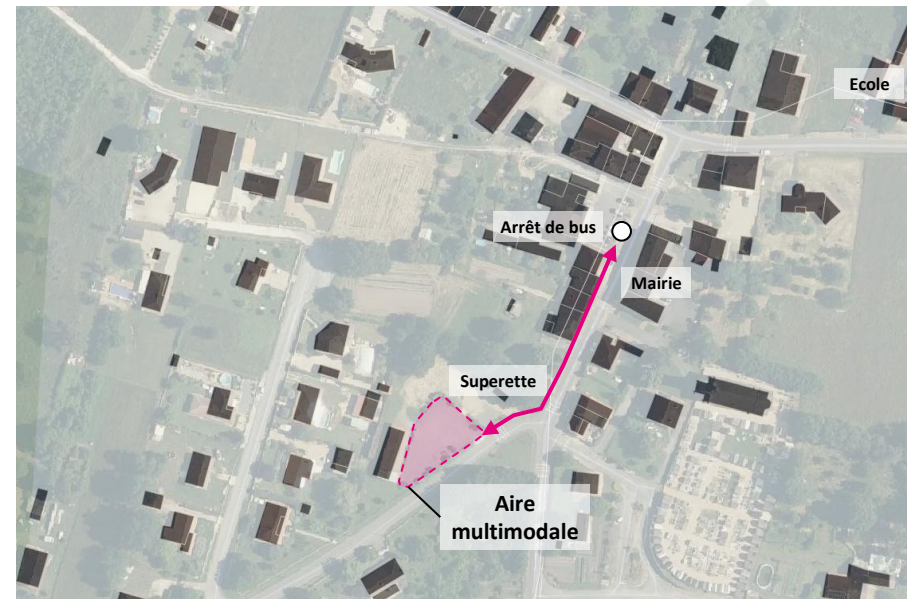


Localisation aire multimodale de Nérigean – réalisation : ITER

Cas de St-Christophe de Double

La commune de Saint-Christophe de Double a identifié une parcelle dans la continuité du centre-bourg, pour y établir une aire multimodale en articulation avec l'arrêt de bus « Mairie » (TAD E), à moins de 100m par un cheminement sécurisé sur trottoir, qui va bénéficier par ailleurs de l'implantation d'une station de scooters électriques en libre-service.

La parcelle visée est déjà utilisée pour du covoiturage informel, et pourra à ce titre prévoir 10 places réservées au covoiturage. Le parking est utilisé notamment pour la superette « Api ». Des racks à vélo (permettant d'accrocher le cadre du vélo) seront également installés sur l'aire et munis d'un abri. La borne de recharge pour véhicules électriques prévue par le SDEEG pourra être installée sur cette aire.



Localisation aire multimodale de St-Christophe de Double – réalisation : ITER

Déployer des aires multimodales de proximité

Tableau de bord

Niveau de priorité pour La Cali

Basse

Moyenne

Haute

Niveau d'implication de La Cali

Pilote

Associé
portage local

Partenaire
portage régional

Mesures

1 - Identifier les zones stratégiques de stationnement préexistantes ou à créer

2 - Convertir et aménager ces zones en aires multiservices et multimodales

Portage

1

2

Pilotes

Cali

Communes et
CALI

Partenaires

Communes

Cali, CD33

Calendrier de mise en œuvre

Court terme

Moyen terme

Long terme



Approche des coûts

Fonctionnement

Investissement

1 0,2 ETP

2 10K€ /an (entretien)

400K€ (4 aires multimodales)

Impact / Effort

Qualité de l'air :



GES :

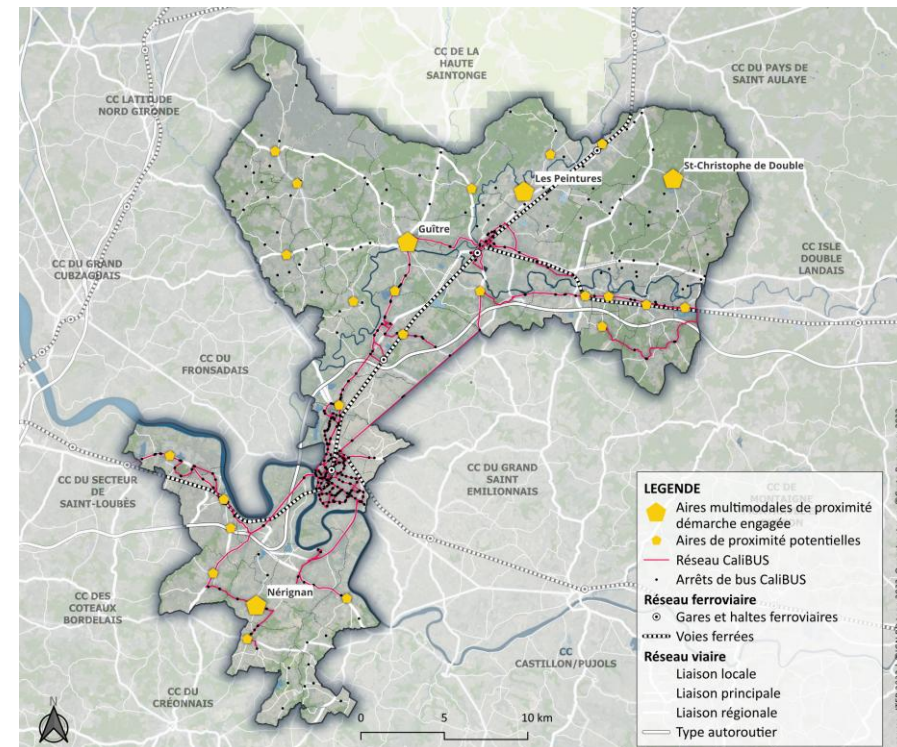


Complexité :



Indicateurs de suivi

- Taux de fréquentation des aires multimodales
- Nombre de vélos stationnés sur les aires



Poursuivre et amplifier le rabattement vers les gares ferroviaires

Éléments de contexte

La Cali bénéficie d'une desserte ferroviaire fournie avec 4 lignes qui connectent le territoire à la métropole bordelaise, et au-delà à Arcachon via le SERM, Angoulême (ligne Bordeaux - Limoges), Périgueux et Bergerac. 8 gares et haltes ferroviaires jalonnent ainsi le territoire : Libourne, Vayres, St-Denis-de-Pile, Coutras, Saint-Médard-de-Guizières, Saint-Seurin-sur-l'Isle, les Eglisottes et enfin St-Sulpice-Izon. Le niveau d'offre proposé varie considérablement en fonction des différentes gares allant d'une offre cadencée en gare de Libourne à quelques services par jour pour la gare de St-Denis-de-Pile ou encore des Eglisottes, plus isolée en termes de desserte.

L'offre ferroviaire interne présente néanmoins un intérêt majeur pour des déplacements quotidiens mais aussi pour des déplacements vers les territoires voisins notamment la métropole bordelaise.

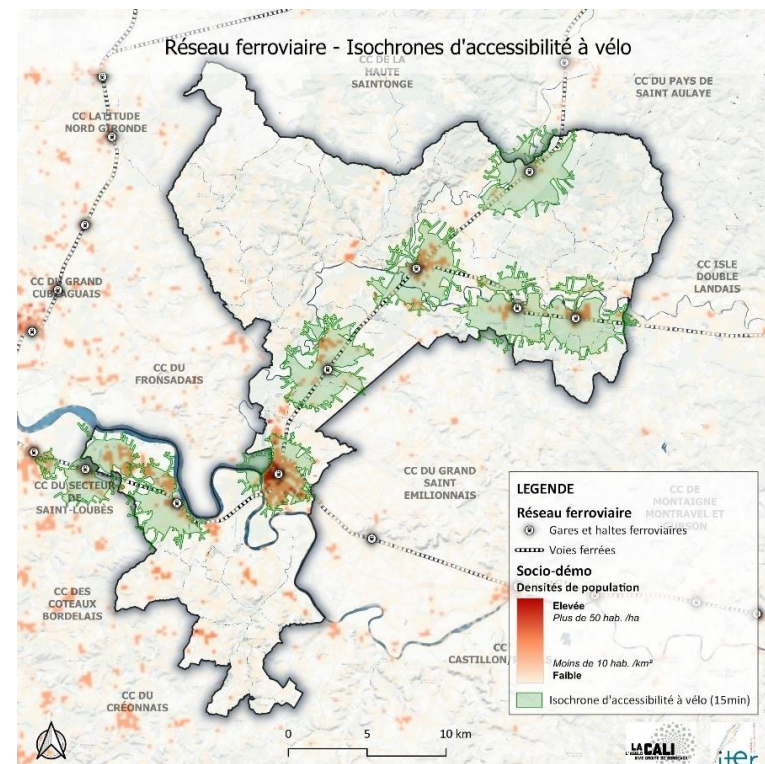
Au vu de la concurrence proposée par le train en comparaison à la voiture individuelle, la fréquentation ne cesse de croître sur l'ensemble des gares de La Cali.

Aussi, la mise en œuvre de solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme pour accéder aux gares et haltes ferroviaire revêt un enjeu notable eu égard à la saturation croissante des parkings relais adossés aux gares, en particulier sur le sillon Libourne-St-Sulpice Izon - Coutras. Ces solutions (vélo, scooters électriques, covoiturage) se matérialisent par des offres de stationnement moins gourmandes en foncier que le stationnement automobile d'une part. En complément, il conviendra d'améliorer la desserte en transport en commun des gares ferroviaires.

Il convient également de rappeler que près des deux tiers de la population résident à moins de 15min à vélo mécanique d'une gare ou halte ferroviaire.

Objectifs

- Améliorer les conditions d'accès à l'offre ferroviaire du territoire
- Augmenter la part modale du ferroviaire dans les déplacements du quotidien



Isochrones d'accessibilité aux gares à vélo (15min) – réalisation : ITER

Poursuivre et amplifier le rabattement vers les gares ferroviaires

Développer les liaisons cyclables en rabattement vers les gares et haltes ferroviaires

Pour permettre de désenclaver les territoires les plus éloignés du réseau ferroviaire, des itinéraires de rabattement peuvent être envisagés et en particulier la réalisation d'aménagements cyclables sécurisés et directs permettant des trajets quotidiens intermodaux. Cette mesure est ainsi fortement liée à la réalisation du Schéma Directeur des Mobilités Douces à l'échelle de La Cali qui a pour vocation d'identifier des itinéraires de desserte et d'accès aux points d'entrée sur le réseau ferroviaire (cf action Stratégie cyclable globale).

Déployer une offre de stationnement vélo sécurisé au contact des gares et haltes ferroviaires

Pour permettre le développement des trajets intermodaux vélo/train, une offre de stationnement vélo sécurisé en gare doit être prévue. Ce stationnement doit être adapté à l'usage et en particulier à la durée du stationnement visé. On privilégiera davantage du stationnement de type box sécurisé pour du stationnement à la journée ou demi-journée. En moyenne 10 places de stationnement sécurisé par gare/halte, hors gare de Libourne (coup parti « réaménagement de la gare »), pourront être installées, le nombre pourra varier en fonction de l'aire de chalandise respective des gares et haltes ferroviaires. Pour les gares présentant le plus fort potentiel de rabattement, le stationnement cyclable pourra être réalisé en ouvrage collectif (offrant davantage de places de stationnement que les box individuels)

Etudier la faisabilité de navettes régulières en rabattement vers les gares et haltes ferroviaires

Plusieurs lignes Calibus permettent aujourd'hui de rejoindre les gares et haltes de La Cali dont les horaires sont globalement adaptés pour des correspondances en gare constituant ainsi un atout pour les déplacements des actifs notamment mais aussi des scolaires. Une réflexion pourra être engagée afin d'adapter le réseau actuel pour une

desserte plus adaptée notamment pour la partie sud du territoire (cf action Adapter et renforcer le réseau Calibus en cohérence avec les bassins de vie locaux).



Exemples de stationnements cyclables sécurisés en box individuels et collectifs

Poursuivre et amplifier le rabattement vers les gares ferroviaires

Tableau de bord

Niveau de priorité pour La Cali

Basse

Moyenne

Haute

Niveau d'implication de La Cali

Pilote

Associé
portage local

Partenaire
portage régional

Mesures

1 – Mettre en œuvre le schéma cyclable en priorisant les liaisons vers les gares et haltes ferroviaires

2 – Déployer une offre de stationnement sécurisé pour les vélos au contact des gares et haltes ferroviaires

3 – Etudier la faisabilité de navettes régulières au rabattement vers les gares SNCF

Portage

1

2

3

Pilotes

Gestionnaires
de voirie

Cali

Cali

Partenaires

Cali

SNCF Gare &
co, NAM

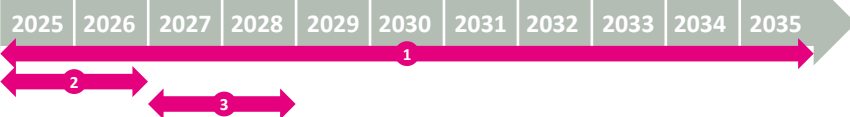
SNCF Gare &
co, NAM

Calendrier de mise en œuvre

Court terme

Moyen terme

Long terme



Approche des coûts

Fonctionnement

Investissement

1 Cf. Action Schéma cyclable

Cf. Action Schéma cyclable

2

Cf. Action Schéma cyclable

3 Cf. Action Adapter et renforcer le réseau Calibus

Impact / Effort

Qualité de l'air :



GES :



Complexité :



Indicateurs de suivi

- Nombre de stationnements vélos sécurisés installés
- Fréquentation du stationnement vélo

Populariser l'outil Modalis et contribuer à améliorer l'interopérabilité des réseaux

Envoyé en préfecture le 05/03/2026

Reçu en préfecture le 05/03/2026

Publié le

ID : 033-200070092-20260226-2026_02_005TER-DE

Éléments de contexte

A l'échelle du territoire de la Nouvelle-Aquitaine, l'outil Modalis a vocation à agréger l'ensemble des opérateurs du domaine du covoiturage, des offres de transports en commun et des services tels que les vélos en libre-service. Il intègre en outre un calculateur d'itinéraires multimodal. La Cali fait aujourd'hui partie des membres de Nouvelle-Aquitaine Mobilités qui porte l'outil Modalis.

Le réseau Calibus est aujourd'hui entièrement gratuit mais des trajets intermodaux peuvent être réalisés au niveau régional mettant ainsi en avant l'importance de disposer d'un titre unique de voyage afin de faciliter les déplacements.

Par ailleurs, La Cali ne dispose pas sur son territoire d'interface numérique pour la mise en relation des covoitureurs. L'outil Modalis permet notamment d'y intégrer ces offres de mobilité.

De plus, le déploiement de Vélos en Libre-Service sur les territoires de Bordeaux Métropole et de la Cali, dont l'accès nécessite l'acquisition de titre tarifaire, pose la question de la continuité de la chaîne de déplacement sous l'angle de l'interopérabilité, notamment pour des voyageurs qui se déplacent entre l'agglomération libournaise et la métropole bordelaise (gestion des trajets amont et aval aux trajets en train)

L'outil est, pour le moment, peu connu des habitants du territoire. Il existe donc un fort enjeu de communication et de publicité autour de cet outil.

Objectifs

- Faciliter le passage d'un mode de déplacement à un autre et augmenter le nombre de trajets intermodaux réalisés sur le territoire.
- Développer la pratique du covoiturage par l'intermédiaire de la plateforme Modalis.



Populariser l'outil Modalis et contribuer à améliorer l'interopérabilité des réseaux

Envoyé en préfecture le 05/03/2026
Reçu en préfecture le 05/03/2026
Publié le 05/03/2026
ID : 033-200070092-20260226-2026_02_005TER-DE

Organiser une campagne promotionnelle

Une campagne de communication pour la promotion de l'outil Modalis doit être réalisée de concert avec Nouvelle Aquitaine Mobilités (NAM) afin d'informer les habitants de ce service, son fonctionnement ainsi que les différentes offres qui y sont intégrées. L'outil Modalis pourra notamment être mis en avant lors d'événements annuels autour de la mobilité telle que la semaine de la mobilité par exemple. De plus des campagnes d'affichage à bord des bus et dans l'espace public pourront également être organisées.

Mettre en place une communauté de covoiturage La Cali

La Cali ne dispose pas à ce jour d'une interface de covoiturage regroupant les différents opérateurs. Afin de faciliter la mise en relation des covoitureurs, une communauté covoiturage La Cali pourrait être créée sur Covoit Modalis.

Intégrer l'offre Calivélo dans l'outil Modalis

La Cali propose sur 12 communes de son territoire (Abzac, Arveyres, Camps-sur-L'Isle, Coutras, Izon, Guîtres, Les Billaux, Libourne, St-Denis-de-Pile, Saint Médard de Guzières, Saint Seurin sur l'Isle et Vayres) un service de vélos en libre-service venant ainsi compléter l'offre de transports en commun. Dans un objectif de trajets intermodaux, l'offre de VLS a été intégrée à l'outil Modalis.

Mettre en place des tarifications combinées

Dans un souci de développement de l'intermodalité, la mise en œuvre de tarifs combinés est nécessaire et notamment en combinaison avec les modes actifs. De ce fait, une tarification combinée vélos libre-service de la métropole bordelaise / TER / vélos en libre-service de La Cali devrait être déployée.

En Nouvelle-Aquitaine,

MODALIS

facilite vos déplacements
en covoiturage avec

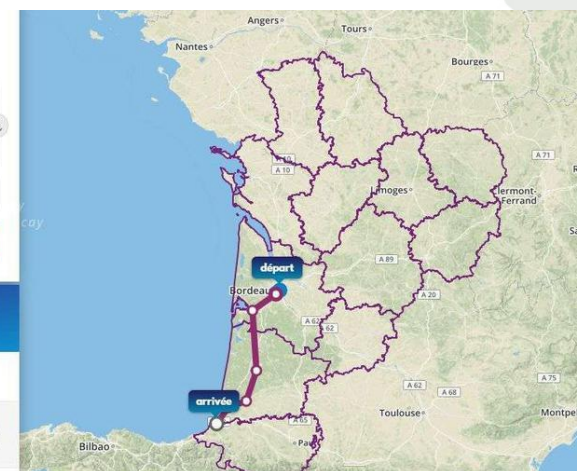
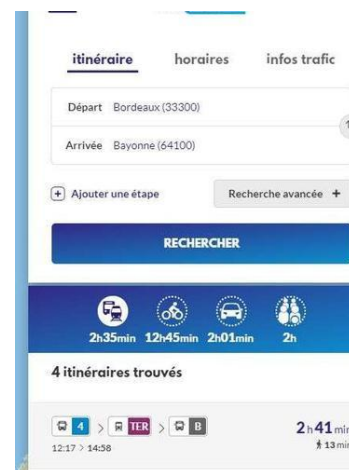


Tableau de bord

Niveau de priorité pour La Cali

Basse

Moyenne

Haute

Niveau d'implication de La Cali

Pilote

Associé
portage local

Partenaire
portage régional

Mesures

1 - Campagne promotionnelle

2 - Création d'une communauté covoiturage

3 - Intégration de l'offre Calivélo dans Modalis

Portage

1

2

3

Pilotes

Cali

Cali

NAM

Partenaires

NAM

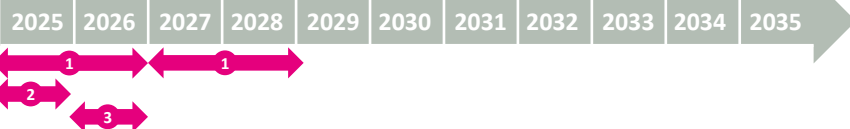
Cali, Bordeaux
Métropole

Calendrier de mise en œuvre

Court terme

Moyen terme

Long terme



Approche des coûts

Fonctionnement

Investissement

1 2 3 0,25 ETP

1 10K€ /an (campagne de com)

Impact / Effort

Qualité de l'air :



GES :

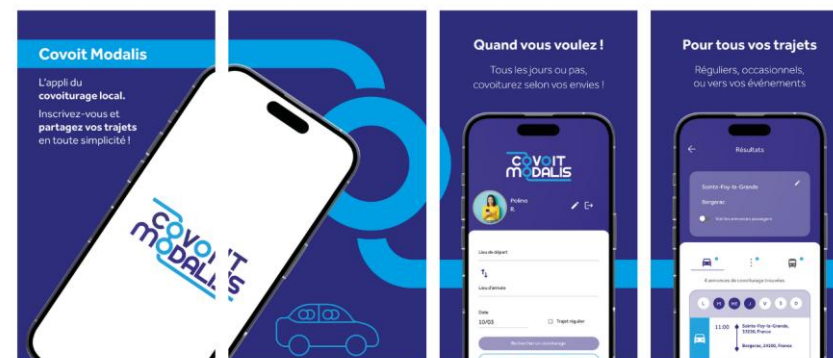


Complexité :



Indicateurs de suivi

- Nombre de trajets covoiturés
- Nombre d'achats de titres combinés



Suivi de l'exécution du POA

Rappel réglementaire sur le suivi et l'évaluation du POA

Le suivi

Si le suivi du POA n'est pas obligatoire d'après la loi, il est fortement recommandé puisqu'il permet une vision de la bonne application des actions prévues et des difficultés rencontrées dans leur mise en œuvre. Il facilitera donc l'évaluation quinquennale qui, elle, est obligatoire. Afin de réaliser un suivi optimal, La Cali s'appuiera sur des instances techniques (comités techniques), ainsi que sur le Comité des Partenaires et le CODEV.

L'évaluation

L'évaluation du volet mobilités du PLUI-HD sera mise en place par La Cali. En effet, l'article L1214-8 du Code des Transports stipule que le Plan de Mobilité (ici, le volet mobilité du PLUI) doit faire l'objet d'une évaluation tous les cinq ans. Cette évaluation peut aboutir, le cas échéant, à une révision afin, par exemple, de rendre le Plan de Mobilité conforme aux lois récentes ou de le mettre en adéquation avec les évolutions du contexte local. L'intérêt de l'évaluation est également dans l'occasion de remobiliser les différents acteurs du territoire œuvrant pour la mobilité, de consulter à nouveau la population afin de faire le point sur l'impact du Plan de Mobilité acté cinq ans auparavant, et de relancer la dynamique en faveur d'une mobilité durable et profitable à tous.

Dispositif de suivi proposé

Une organisation du suivi avec des rendez-vous réguliers

Dès l'adoption du PLUI, La Cali aura en charge la mise en place de la structure de concertation chargée du suivi, qui portera notamment sur :

- La vérification de la mise en œuvre des actions prévues par le POA.
- L'évaluation de la pertinence de ces actions par rapport aux objectifs identifiés, en examinant si le Programme d'Orientation et d'Action permet d'atteindre ces objectifs.

Cette instance associera, autour de La Cali, les communes du ressort territorial, l'AOM régionale et les autres partenaires et gestionnaires d'infrastructures. Elle sera la principale instance chargée du suivi du Plan de Mobilités.

Une présentation des éléments de suivi sera organisée chaque année et permettra à La Cali et à ses partenaires d'ajuster et d'apprécier la mise en œuvre des actions.

Des données sur la mobilité

Un observatoire des mobilités, rassemblant les données des différentes offres de mobilités et de sécurité routière sur le ressort territorial de La Cali permettra de disposer des éléments concernant le suivi et l'évaluation du Plan de Mobilités.

L'observatoire s'appuiera sur les indicateurs du Programme d'Orientation et d'Action et du rapport environnemental.

La Cali pourra se baser sur ses données propres (fréquentation du réseau de transport, comptages routiers, ...) et pourra chercher à acquérir de nouvelles données, issues d'analyses « Big Data » (par exemple données de localisation anonyme des smartphones, ...) ou participer à des enquêtes ménages, en vue de l'évaluation à mi-

parcours. Un des objectifs importants, entre autres pour faciliter l'évaluation environnementale, est de bénéficier d'une évaluation de l'évolution des kilomètres parcourus par mode, au-delà du nombre de voyages.

Un rapport annuel sur le suivi des actions du Plan de Mobilités et les évolutions de la mobilité

Le tableau de bord du suivi des actions du Plan de Mobilités et celui du suivi de la mobilité seront réalisés par La Cali. Ils feront l'objet d'un rapport annuel examiné entre autres par le comité de partenaires.

Des indicateurs de moyens et de résultats, globaux et spécifiques aux actions

Des indicateurs généraux et propres à chacune des actions sont également proposés et feront l'objet d'un tableau de bord mis à jour régulièrement. Ils seront complémentaires à ceux proposés dans le cadre de l'évaluation environnementale.

Les indicateurs sont classés en deux catégories :

- Les indicateurs de moyen permettent de vérifier la réalisation des mesures du POA, indépendamment de leur efficacité (avancement du POA),
- Les indicateurs de résultat permettent de suivre le résultat final des actions (efficacité du POA).

Nous reprenons en page suivante pour mémoire, les indicateurs de résultats qui permettent de mesurer l'efficacité du POA, hors efficacité environnementale.

Indicateurs de suivi et d'évaluation du POA

Rythme	Indicateur	Source
Indicateurs globaux		
annuel / quinquennal	Evolution des parts modales	Enquête Ménage Déplacements à réaliser tous les 5 ans
annuel	Avancée des actions du POA	Bilan annuel d'avancement des actions
Indicateurs locaux - Transports collectifs		
annuel	Nombre de voyages sur le réseau ferroviaire (SERM + TER)	SNCF/Région/NAM
annuel	Nombre de voyages sur les lignes Calibus	Comptages réseau Calibus
annuel (post 2027)	Nombre de voyages sur les offres des lignes Calibus créées ou restructurées à partir de 2027	Comptages
Annuel (post 2027)	Respect des engagements sur l'augmentation de l'offre de transport (DSP suivante)	Fiches horaires / contrat initial
annuel	Nombre de voyages sur les lignes du réseau NA	Validations réseau NA
quinquennal	Nombre de montées en correspondance sur le réseau Calibus	Enquêtes OD
Indicateurs locaux - Usage de l'espace public		
quinquennal	Évolution des part modales vélo et piéton	Enquête Ménage Déplacements à réaliser tous les 5 ans
annuel	Fréquentation des principaux axes	Comptages vélos permanents ou enquêtes de comptage ponctuelles
annuel	Nombre d'accident / gravité	Fichier BAAC
annuel	Statistiques d'usages du VLS et du VLD	Données internes Cali
annuel	Nombre d'aides à l'acquisition de vélos mécaniques, VAE, et vélos cargo	Données internes Cali

Rythme	Indicateur	Source
Indicateurs locaux - connexions intermodales		
annuel	Usages aux PEM et P+R	Données parkings et stationnement vélos en gare + abonnements combinés (Modalis)
quinquennal	Abonnés TPMR basculant sur le réseau classique	Enquête anciens abonnés
Indicateurs locaux - Transition et démotorisation		
annuel	Nombre d'abonnés aux offres d'autopartage	Opérateur d'autopartage
annuel	Nombre de trajets réalisés en scooter électrique	Opérateur
annuel	Nombre d'abonnés aux offres de transport solidaire	Associations
annuel	Nombre de trajets sur les lignes de covoiturages	Registre de preuve covoiturage / suivi d'expérimentation
annuel	Nombre de points de charges ouverts au public / par commune	fichier national IRVE + suivi du SDEEG
annuel	% de bus propres (groupe 1 et 1bis)	Rapport d'exploitation
quinquennal	% poids lourds en hyper centre de Libourne et Coutras aux heures de livraison	Enquête à mi-parcours
annuel	Respect de la réglementation de circulation	Police municipale
quinquennal	Emergence de projets coordonnés portés par la filière logistique (plateforme drones notamment)	Bilan avancement annuel

Synthèse de la programmation

Volet Attractivité des Réseaux de Transport Collectif

	Volet	Action	Mesure	de...	à...	Coûts de fonctionnement	Coûts d'investissement	Maître d'ouvrage	Principaux partenaires
1	Attractivité des Réseaux de Transport Collectif								
1.1	Améliorer l'offre ferroviaire au-delà de Libourne en lien avec le SERM Arcachon – Libourne								
1.1.1			Poursuite du dialogue partenarial	2025	2035	0,15 ETP Cali		Cali	NAM, BM, COBAN, SNCF Gare & co
1.1.2			Amélioration de l'offre ferroviaire (SERM et TER)	2028	2031	2,7 M€ (base +5AR/j) estimation à affiner		Région NA, NAM	Cali, BM, COBAN, SNCF Gare et co
1.1.3			Relocaliser la halte ferroviaire de St-Denis de Pile	2025	2028		3 M€ (à affiner)	Région NA, SNCF Réseau	Cali, St-Denis de Pile
1.2	Créer des voies multimodales sur les axes convergeant vers le PEM								
1.2.1			Aménager des couloirs de bus	2025	2027	0,25 ETP Cali	200K€ (voirie, à affiner)	Commune	Cali, exploitant Calibus
1.2.2			Insérer des infrastructures cyclables dédiées et sécurisées	2025	2027		budget action 2.1	Commune	Cali, CD33
1.2.3			Aménager des parkings relais aux terminus stratégiques	2025	2027		500K€ (3P+R, à affiner)	Cali	Communes
1.2.4			Restructurer les axes pénétrants à Libourne	2028	2030		4 M€ (estim. 5km de voirie, à affiner)	Commune	Cali, CD 33
1.3	Adapter et renforcer le réseau Calibus en cohérence avec les bassins de vie locaux								
1.3.1			Réaliser un document programme à valeur de cahier des charges en vue de la recontratualisation du réseau	2026	2027	0,5 ETP Cali + coût de fonctionnement réseau selon arbitrages	A définir (dépôt, véhicules, arrêts ...)	Cali	Communes, Comité des partenaires, Région NA
1.3.2			Créer des parkings relais aux terminus des lignes urbaines du Calibus	2027	2028	5 K€ (entretien, nettoyage, renouvellement IV)	Faibles si réutilisation de surfaces existantes	Cali	Commune, établissements privés
1.4	Etudier le déploiement d'une ligne de Cars Express au sud du territoire								
1.4.1			Poursuite du dialogue partenarial	2025	2035	0,1 ETP Cali		Cali	Région NA, NAM, Bordeaux Métropole
1.4.2			Etudier la faisabilité d'une ligne de car express	2027	2028			Région NA	Cali

Volet Espaces Publics et Mobilités Actives

	Volet	Action	Mesure	de...	à...	Coûts de fonctionnement	Coûts d'investissement	Maître d'ouvrage	Principaux partenaires
2	Espaces Publics et Mobilités Actives								
2.1	Mettre en œuvre une stratégie cyclable globale à l'échelle de la CALI								
2.1.1		Adopter un schéma directeur cyclable d'agglomération	2024	2025	1 ETP Cali	40 K€ (budget étude AMO)	Cali	Communes, CD 33	
2.1.2		Aménager les liaisons cyclables pour le quotidien	2025	2035		1,7M€ /an (base 20€/an/hab.)	Communes, CD 33	Cali	
2.1.3		Développer le stationnement vélo	2025	2030		100K€ /an	Communes, Cali	NAM	
2.1.4		Etendre le service de location VAE courte et longue durée	2025	2026			Cali	Communes	
2.2	Restructurer le quartier Gare de Libourne en lien avec les aménagements du PEM								
2.2.1		Réaménager la gare et son parvis	2025	2030	0,25 ETP Cali	27 M€ (estimation à date)	Libourne	Région NA, Cali, SNCF gare & co	
2.2.2		Faire évoluer la réglementation du stationnement et du plan de circulation dans le quartier gare	2025	2030			Libourne	Cali	
2.3	Réaliser et mettre en œuvre des plans de circulation dans les zones agglomérées								
2.3.1		Etablir des plans de circulation et faire évoluer la réglementation d'accès aux espaces urbains centraux	2025	2028	0,10 ETP Cali	20K€/plan de circulation	Communes	CD 33, Cali	
2.3.2		Aménager les centralités en faveur des modes actifs	2026	2030		5M€ (budget espace public, estimation à affiner)	Communes	Cali	
2.4	Repenser la logistique urbaine et les livraisons en ville								
2.4.1		Faire évoluer la réglementation	2025	2026		20K€ (étude flux logistiques)	Communes	CD 33	
2.4.2		Développer des plateformes logistiques en entrée de ville	2027	2029		1M€ / plateforme (à affiner)	Cali, Communes	CD 33	
2.4.3		Mettre en œuvre une politique d'incitation et d'encouragement pour les livraisons décarbonées	2025	2027	0,15 ETP Cali		Cali		
2.5	Sécuriser les conditions de déplacement sur le territoire								
2.5.1		Créer des perméabilités piétonnes et cycles	2025	2035		inclus dans les projets urbains	Communes	Cali, Aménageurs	
2.5.2		Sécuriser les points d'arrêts des réseaux Calibus	2024	2025		à définir	Cali		
2.5.3		Sécuriser les passages à niveau	2028	2030		300 K€ (voirie-infra, à affiner)	Communes, CD 33	SNCF Réseau	
2.5.4		lancer une mission de sécurisation des ponts	2026	2027		60 K€ (budget étude)	CD 33	Cali, Communes	

Volet Innovations et Nouvelles Pratiques de Mobilités

	Volet	Action	Mesure	de...	à...	Coûts de fonctionnement	Coûts d'investissement	Maître d'ouvrage	Principaux partenaires
3	Innovations et Nouvelles Pratiques de Mobilités								
3.1	Accompagner les employeurs publics et privés du territoire dans leur démarche de management de la mobilité								
3.1.1		Développer un conseil en mobilité	2025	2028	0,25 ETP Cali			Cali	Bordeaux métropole (rex)
3.1.2		Elaborer le Plan de Mobilité Administration de la Cali	2025	2026		20 K€		Cali	
3.1.3		Déployer la pratique du télétravail	2025	2028				Cali	Comité partenaires
3.1.4		Poursuivre la politique d'espaces de coworking	2025	2028			500 K€	Cali	Communes
3.2	Faciliter le maintien au domicile, recréer de la proximité								
3.2.1		Déployer une politique de soutien au développement des commerces ambulants	2026	2027	à définir		à définir	Cali	Communes, chambre com.
3.2.2		Poursuivre la politique de revitalisation des centres-bourgs	2025	2035	à définir		à définir	Communes	Etat, Cali
3.2.3		Déployer sur le territoire un Bus France Services	2025	2025	30 K€ (médiateur)		60 K€ (véhicule)	Cali	Etat
3.2.4		Finaliser le déploiement de la fibre sur le territoire	2024	2025			3 M€ (à affiner)	CD 33	Cali, Communes
3.3	Expérimenter l'autopartage et la location de scooters électriques sur le territoire								
3.3.1		Expérimenter l'autopartage en station	2024	2026	24 K€ /an			Cali	Communes
3.3.2		Expérimenter les scooters électriques en libre-service	2024	2026	autofinancé		autofinancé	Cali	Communes
3.3.3		Promouvoir l'autopartage entre particuliers	2027	2030	0,1 ETP Cali		10 K€ (budget com)	Cali	Communes
3.4	Déployer les IRVE en cohérence avec la stratégie de mobilité								
3.4.1		Déployer les IRVE sur le territoire en priorisant les hubs de mobilité	2025	2028			440 K€ (20 bornes)	Cali	SDEEG, Communes
3.5	Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique								
3.5.1		Expérimenter une ou deux lignes de covoiturage dynamique internes au territoire	2027	2029	25 K€ /ligne		50 - 100 K€/ligne	Cali	Communes, CD 33
3.5.2		Mettre en place une ligne de covoiturage à vocation régionale	2027	2029	150 K€		150 - 200 K€	NAM	Cali, BM, autres AOM traversées
3.6	Accompagner le déploiement de Transport d'Utilité Sociale (TUS)								
3.6.1		Identifier une structure capable de porter le service	2026	2026	0,15 ETP Cali			Cali	
3.6.2		Accompagner techniquement et/ou financièrement la structure porteuse	2027	2027	25 K€ (subventionnement trajets)			Cali	Association porteuse

Intermodalité et nœuds de mobilités

	Volet	Action	Mesure	de...	à...	Coûts de fonctionnement	Coûts d'investissement	Maître d'ouvrage	Principaux partenaires
4	Intermodalité et nœuds de mobilités								
4.1		Déployer des aires multimodales de proximité							
4.1.1			Identifier les zones stratégiques de stationnement préexistantes ou à créer	2024	2025	0,2 ETP Cali		Cali	Communes
4.1.2			Convertir les zones stratégiques de stationnement en aires multiservices et multimodales	2026	2029	10 K€ /an (entretien)	400K€ (4 hubs identifiés)	Communes	Cali, CD33
4.2		Poursuivre et amplifier le rabattement vers les gares ferroviaires							
4.2.1			Mettre en œuvre le schéma cyclable en priorisant les liaisons vers les gares et haltes ferroviaires	2025	2035		budget action 2.1	Gestionnaires de voirie	Cali
4.2.2			Déployer une offre de stationnement sécurisé pour les vélos au contact des gares et haltes ferroviaires	2025	2026		budget action 2.1	Cali	SNCF Gare & co, NAM
4.2.3			Etudier la faisabilité de navettes régulières au rabattement vers les gares SNCF	2027	2028		budget action 2.1	Cali	SNCF Gare & co, NAM
4.3		Populariser l'outil Modalis et contribuer à améliorer l'interopérabilité des réseaux							
4.4.1			Campagne promotionnelle	2025	2028	10 K€ (budget com)		Cali	NAM
4.4.2			Création d'une communauté covoiturage	2025	2025			Cali	
4.4.3			Intégration de l'offre Calivélo dans Modalis	2026	2026	0,25 ETP Cali		NAM	Cali, Bordeaux Métropole