

Compte-rendu de l'atelier de travail « développement économique et attractivité du territoire » (14 novembre 2017 – session 1)

Participants :

- ECOCITOYENS DU BASSIN D'ARCACHON - DESTOUSSE Nicole
- PALCF - Jean Mazodier
- Département de la Gironde - Alain RENARD
Alain LEDUC
- SDIS - Charles LAFOURCADE
- A. Cassy, Village Nature - Jean-Luc GAY
- A2DBA - FROEHLY Dominique
- A2DBA - BERILLON Pascal
- PALCF - Dominique Bodin
- C.C.I. de la Gironde - PLEURMEAU Amélie
- Chambre d'agriculture de la Gironde - LEROUX Grégoire
- Interclub / C2Ba - Joël Confoulan
- Office de tourisme Cœur de Bassin - Emmanuelle LAVERNHE
- SKCP - HESSE Bruno
- COBAN - CHARBIT Myriam
- COMMUNE D'ANDERNOS LES BAINS - Jean-Yves ROSAZZA

- BE EXPLAIN – Martin Chourrout
- Département de la Gironde - Alain Leduc, Philippe Guignard, Christophe Lesueur, Florent Gestin, Eric Jupin,
- Bureau Neorama - Renaud Dupuy, Camille Hollebecque, Grégoire Noetinger
- CNDP – Hélène Sarriquet (Garante de la concertation)

En introduction, Renaud DUPUY (Directeur de Neorama) a rappelé le cadre de la concertation sur le projet de déplacements durables du Nord Bassin. Celle-ci s'organisera en deux temps : une phase préparatoire de co-construction des scénarios et de hiérarchisation des enjeux avec les acteurs du territoire, une phase de concertation préalable qui permettra d'informer et de consulter le public sur les différents scénarios afin de les hiérarchiser. La concertation bénéficie d'un triple encadrement : la garante de la concertation nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP), la charte de la concertation signée par les participants à la concertation et précisant les engagements de chacun, le Comité consultatif mixte et paritaire représentant les acteurs du territoire en vue du suivi et de l'amélioration continue du processus de concertation.

Martin CHOURROUT, Chef de projets du bureau d'études EXPLAIN, a ensuite présenté les premiers éléments de contexte socio-économique du projet. Comptant 61 700 habitants en 2013, dont 30% ont plus de 60 ans, le territoire de la COBAN fait état d'une démographie dynamique. Territoire à économie dynamique où le tourisme apparaît comme un secteur incontournable de l'emploi, la COBAN voit sa population tripler en période estivale. La zone urbanisée du Nord Bassin ayant pour particularité de ne s'étendre que très peu dans les terres, à l'exception de Marcheprime et Mios, la population de la COBAN se concentre principalement le long du littoral et de la RD3. Une part importante des résidents actifs du Nord Bassin exerce son activité professionnelle directement sur le territoire de la COBAN avec une répartition relativement homogène des sites d'activités économiques, et 30% des résidents actifs de la COBAN travaillent sur la métropole bordelaise. En revanche, en termes d'emploi, le territoire attire peu d'actifs de l'extérieur. Cependant, le Nord Bassin est attractif tant du point de vue touristique que vis-à-vis du logement vis-à-vis de personnes à la recherche d'un cadre de vie de qualité tout en bénéficiant de prix plus abordables que sur la métropole bordelaise.

Au vu de cet état des lieux, plusieurs enjeux se dégagent :

- **Population** : préserver l'attractivité de l'aire d'étude pour tous les types de ménages par des conditions d'accessibilité satisfaisantes, développer des offres de déplacements durables accessibles à tous et adaptés en fonction de la saison et des motifs de déplacements ;
- **Emploi et population active** : proposer des offres de transport favorables également à l'implantation d'entreprises de tous secteurs ;
- **Pôles générateurs de déplacements** : développer des offres de mobilités adaptées aux motifs de déplacements et des solutions réduisant les conflits d'usage, faciliter les déplacements durables des élèves/étudiants à l'intérieur de la COBAN et vers la métropole Bordelaise, faciliter les déplacements durables de tous les actifs, préserver l'attractivité touristique de l'aire d'étude par des conditions d'accessibilité satisfaisantes.

(Voir le support de présentation transmis en annexe)

[Échanges et avis des participants sur la présentation](#)

Jean MAZODIER, Président de l'association Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret, Sylviculteur – On parlait autrefois du « contournement » Nord Bassin et on a vu que le nom de projet est aujourd'hui différent. Ce que je tiens à souligner, c'est que la moitié du linéaire du Nord Bassin, c'est la presqu'île de Lège Cap Ferret. On aimerait donc que la question de la presqu'île de Lège Cap Ferret soit prise en compte dans le projet.

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Naturellement, la spécificité de la presqu'île n'est pas ignorée et cet aspect sera pris en compte.

Joël CONFOULAN, Président Club Business du Bassin d'Arcachon (C2BA) – Nous sommes bien ici dans un atelier consacré à la thématique « Développement économique et attractivité du territoire ». Or cette problématique n'est pas entièrement liée à celle du déplacement. Le développement économique est certes lié au déplacement, mais pas qu'à cela. Est-il donc ici question du développement économique en tant que lié à la question des déplacements ?

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Pour que les choses soient claires pour tout le monde, nous nous inscrivons bien ici dans une réflexion sur les enjeux de développement économique et d'attractivité du territoire liés aux déplacements.

Dominique BODIN, Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret – Vous nous avez proposé ici une présentation très qualitative. J'attends aussi le quantitatif. Je n'attends pas simplement des pourcentages – Exemple du slide n°13 « 93% de la population de la COBAN vit dans une commune traversée par la RD3 » – mais aussi des volumes, pour évaluer concrètement les besoins du territoire. Il manque des chiffres de ce type.

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Votre remarque est bien prise en note. On peut tout à fait s'engager à faire une fiche de chiffres et à la partager auprès de l'ensemble des participants aux ateliers.

Alain LEDUC, Chef du projet de déplacements durables du Nord Bassin, Département de la Gironde – L'ensemble des chiffres présentés figureront en détail dans les rapports d'études. Pour vous répondre sur les « 93% », cela correspond aux habitants des 7 communes traversées par la RD3 : en excluant les habitants de Marcheprime. Nous vous communiquerons ces données.

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Nous vous donnerons une fiche.

Emmanuelle LAVERNHE, Directrice de l'Office du tourisme Cœur de Bassin – Je souhaiterais simplement faire une remarque. La qualité de vie fait partie des critères des ménages dans la recherche d'un logement sur le Nord Bassin. Je pense qu'il n'y a pas qu'un argument économique, mais aussi un aspect qualité de vie notamment.

Martin CHOURROUT, Chef de projets EXPLAIN – Vous avez parfaitement raison.

Joël CONFOULAN, Président Club Business du Bassin d'Arcachon (C2BA) – Concernant les déplacements, on parle aussi de perspectives économiques. Il nous faut donc savoir quelles masses nous allons avoir à mobiliser pour nous projeter dans l'avenir. Si c'est pour réfléchir à l'actuel, c'est une chose, mais il nous faudrait des chiffres de perspectives.

Martin CHOURROUT, Chef de projets EXPLAIN – Nous avons ici présenté un contexte, un état des lieux actuel. Nous avons des chiffres de perspectives. Ce que l'on voit à partir des chiffres actuels, c'est que nous sommes sur un territoire très dynamique, mais nous vous fournirons des chiffres complémentaires.

Alain LEDUC, Chef du projet de déplacements durables du Nord Bassin, Département de la Gironde – Le Département de la Gironde a tenu à ne pas accentuer les projections faites. Cela relève aussi du territoire. La COBAN est un territoire très dynamique. On peut présumer, sur la base des évolutions que l'on constate, que cela ne va pas s'interrompre. Le sens de la démarche aujourd'hui c'est bien d'anticiper à partir de ces évolutions.

Joël CONFOULAN, Président Club Business du Bassin d'Arcachon (C2BA) – Il s'agit de pouvoir anticiper, dans le cadre des réflexions que nous avons à mener.

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – C'est une demande claire d'avoir des chiffres et des projections sur les modes de déplacements des habitants.

Myriam CHARBIT, Responsable du Développement économique de la COBAN – J'ai simplement une remarque sur les zones d'activités, plus précisément un élément à compléter : il s'agit de la zone d'activité de Marcheprime.

Amélie PLEURMEAU, Chambre de commerce et d'industrie Bordeaux Gironde – Pour les chiffres en période estivale, nous n'en avons pas de plus récents que ceux de 2007 ?

Martin CHOURROUT, Chef de projets EXPLAIN – Non, nous n'avons pas de chiffres plus récents que ceux de 2007, qui ont été repris dans l'élaboration du SCoT en 2014.

Jean-Yves ROSAZZA, Maire d'Andernos-les-Bains – Même s'ils datent, malgré tout, ces chiffres restent tout à fait vraisemblables.

Nicole DESTOUSSE, Écocitoyens du Bassin d'Arcachon – La pression touristique est importante sur la COBAN et la voie de contournement ne va pas apporter grand chose au territoire. Les touristes continueront à emprunter la RD3.

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Simplement pour vous repréciser le cadre, il n'est pas question ici d'une voie de contournement. On s'inscrit bien dans une réflexion globale sur les questions de mobilité sur le Nord Bassin.

Dominique BODIN, Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret – Je reviens sur les chiffres : 30 % d'actifs sur la COBAN, combien de monde cela représente ? Si l'on n'a pas de chiffres, on ne peut pas se faire une idée du volume. Nous avons besoin de précisions pour apprécier les volumes. Nous avons besoin de ces chiffres-là.

Martin CHOURROUT, Chef de projets EXPLAIN – En termes de volume, il y a environ 23 500 actifs résidents sur la COBAN. La moitié (49%) travaille sur la COBAN, soit environ 12 000, ce qui montre bien que c'est un territoire qui fonctionne en vase clos. Et si l'on regarde plus finement, 32% des actifs résidents (7 600) travaillent dans leur commune de résidence. Enfin, 30% des actifs résidents (7 300) travaillent dans la métropole Bordelaise.

Dominique BODIN, Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret – D'accord, mais où vont travailler ceux qui ne travaillent pas dans la même commune ? Ceux du Cap Ferret, s'ils vont travailler à Arès, c'est une chose, mais s'ils vont tous les jours jusqu'à Biganos, c'est autre chose.

Martin CHOURROUT, Chef de projets EXPLAIN – Cela apparaît notamment sur le slide 23 présentant les lieux d'emplois des actifs résidant sur la COBAN.

Joël CONFOULAN, Président Club Business du Bassin d'Arcachon (C2BA) – De façon générale, quels sont les déplacements majeurs sur le Nord Bassin ? Sont-ils plutôt nord-sud ou est-ouest ? S'agit-il d'un axe transversal ou bien vertical ? Nous avons besoin de savoir situer les problèmes dans les liaisons intercommunales.

Martin CHOURROUT, Chef de projets EXPLAIN – Ces éléments vous seront présentés ultérieurement. Au mois de mars et août, ont été réalisées des enquêtes sur tout le territoire du Nord Bassin. Sur la RD3, la RD5 et toutes les routes du territoire, y compris mêmes les routes secondaires et les chemins forestiers. On a fait des relevés qui nous permettront d'avoir un panorama global assez précis. On a une idée précise des

déplacements en voiture sur le territoire. Ce panorama sur la période hivernale et estivale précis vous sera présenté.

Dominique BODIN, Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret – On sait pertinemment par exemple que les entreprises qui travaillent sur Lège Cap Ferret viennent beaucoup du Porge et que cela fait du monde qui fait l'aller-retour dans la journée. Il faut pouvoir quantifier ces problématiques.

Travail en tables rondes

Suite au temps d'échanges et d'avis sur la présentation, les participants se sont répartis en trois groupes et ont travaillé en tables rondes pendant environ quarante-cinq minutes, suivant le format d'animation « café du monde », sur la thématique « développement économique et attractivité territoriale » en lien avec le projet.

Dans un premier temps, les trois groupes ont identifié les points de vigilance associés au projet. Dans un second temps, les participants se sont re-répartis autour des trois tables rondes pour identifier les bénéfices potentiels associés au projet.

Trois rapporteurs, désignés sur chaque table en début d'atelier, ont fait la synthèse, pour chaque table ronde, des points de vigilance d'une part, et des bénéfices potentiels d'autre part, et ont restitué ces travaux en fin d'atelier à l'ensemble des participants. La synthèse de leurs travaux figure ci-dessous.

Synthèse des échanges en tables rondes

➤ Table n°1

1) Points de vigilance

- **Proximité de la forêt et du littoral** qui cantonnent les solutions dans un espace restreint : ces 2 contraintes (la forêt et le littoral) sont des vitrines économiques du territoire et assurent sa promotion
- **Absence d'autre alternative que le vélo ou la route**, en termes de transport sur le nord Bassin
- **Besoin de connaissance des objectifs d'orientation en matière d'occupation des sols et de projections démographiques** pour anticiper les dimensionnements de ce que l'on attend
- **Définir les différentes natures d'attractivité des pôles d'activités du territoire** : selon les natures des activités présentes, il n'y a pas les mêmes besoins de déplacements

2) Bénéfices potentiels / opportunités - 2 types de solutions envisagés :

- Voies de délestage :
 - **Utilisation des voies existantes** dans un parcours éloigné, sur l'axe Blagon/Marcheprime où l'on peut remonter car il y a des emprises libres (il serait alors nécessaire de prévoir des voies de contournement de Blagon par le sud et de Marcheprime par l'ouest) ;
 - **Création de voies nouvelles** : si possible sous l'emprise de la ligne à haute tension à l'arrière des agglomérations du Nord Bassin (la forêt a déjà été coupée, et l'on pourrait bénéficier d'une emprise associée à celle de l'électricité) ;
- Utilisation de la piste cyclable Lège Cap Ferret/Belin Beliet:

- **Création d'une ligne de tram électrique** sur pneus avec des stations de vélos associées.

➤ **Table n°2**

1) Points de vigilance - Réflexion par types de publics :

- Résidents actifs :
 - *Faiblesse : saturation des infrastructures existantes et des transports en commun pour les trajets résidence/travail (notamment en direction de la métropole)*
 - *Menace : perte d'attractivité du territoire pour les actifs si l'on ne peut pas proposer un temps de déplacement résidence/travail correct*
 - *Contrainte : demande d'informations complémentaires sur la proportion d'habitants utilisant son véhicule personnel pour un court trajet domicile/travail sur le territoire*
- Résidents retraités :
 - *Demande complémentaire sur la part des déplacements pour les résidents retraités se rendant sur les différentes zones commerciales*
- Résidents scolaires/étudiants :
 - *Une scolarisation pas toujours sur la commune, impliquant une dépendance vis-à-vis des transports en commun déployés, mais pas d'enjeu majeur sur ce public*
- Demandeurs d'emploi/personnes en insertion :
 - *Difficultés pour rejoindre les différents lieux de polarités économiques non desservis*
- Touristes et public de loisirs :
 - *C'est un apport de clientèle qui vient saturer les réseaux mais qui est indispensable au développement économique et à l'activité du territoire*

2) Bénéfices potentiels / opportunités

- Résidents actifs :
 - *Améliorer l'accessibilité vers la métropole bordelaise depuis le nord COBAN afin de réduire le temps de trajet COBAN/Bordeaux,*
 - *Améliorer l'accessibilité entre le nord et le sud Bassin*
 - *Trouver une liaison de proximité alternative pour dé-saturer la RD3*
 - *Favoriser au maximum le covoiturage pour les déplacements domicile-travail.*
- Touristes et public de loisirs :
 - *Inciter à l'utilisation des modes de transports doux et alternatifs qui favorisent la découverte pour les déplacements de loisirs*

Demandes complémentaires :

- Manque de données chiffrées en volume
- Données sur la consommation des résidents dans les zones commerciales de la COBAN
- Modes de transport utilisés par les résidents actifs dans leurs déplacements domicile/travail

➤ **Table n°3**

1) Points de vigilance

- Faiblesses :

- *Augmentation durée des déplacements des utilisateurs de la RD3*
 - *Présence d'un axe, la RD3, qui permet de relier l'ensemble des communes et est l'axe de circulation principal nord/sud, mais qui est **difficile d'utilisation** et qui a aussi **plusieurs fonctions** (transport d'habitants, déplacement de matériel et services) → nécessité de trouver une alternative pour « apaiser » les centre-villes*
 - *De plus en plus de **transport de matières dangereuses** → **risques importants***
 - ***Manque d'alternatives** actuellement → ce qui conduit à emprunter des **itinéraires bis non sécurisés**.*
 - *Volonté locale de mettre en place des centre villes apaisés → enlever au maximum les véhicules moteur des centre-villes et donc réfléchir à des alternatives de transports au moins pour les populations.*
- Menaces :
 - *Une circulation de plus en plus importante de matériaux dangereux sur la RD3*
 - Contraintes :
 - *Difficultés de trouver une alternative ou une déviation au moment où on a besoin, en cas d'urgence, de travaux, d'un événement particulier*

2) Bénéfices potentiels / opportunités

- Réfléchir et mettre en place des alternatives et d'autres moyens de transports pour les populations
- Redimensionner les transports en commun sur le territoire (outil et flux dans leur rythme) afin qu'ils soient adaptés aux besoins
- Développer l'utilisation de l'ancienne voie ferrée, actuelle piste cyclable.
- Doublement/aménagement de l'axe Marcheprime/Blagon pour le désenclavement du Nord Bassin

Remarque finale

Renaud DUPUY (Directeur de Neorama) – Je vous rappelle qu'il est possible pour l'ensemble des participants à la concertation ayant signé la charte d'adresser une communication et une contribution au début du prochain atelier et de faire, s'ils le souhaitent, une présentation. Si vous souhaitez prendre la parole ou communiquer une contribution lors d'un prochain atelier, adressez-vous à Monsieur Leduc et nous pourrons le faire.

Réaliser une contribution lors d'un prochain atelier comprend :

- La préparation d'une intervention de 10 minutes maximum ;
- La préparation d'un document support de type PowerPoint pour cette intervention ;
- L'envoi de ce document à Monsieur Leduc 3 jours avant l'atelier pour en permettre la reprographie et la mise à disposition des acteurs présents.