

21 novembre 2017

ATELIER DE TRAVAIL

Mobilités



OBJECTIFS DE CET ATELIER DE TRAVAIL

- 1) Recueillir les avis sur le contexte des mobilités sur le Nord Bassin et s'accorder sur un état des lieux partagé
- 2) Définir les enjeux du projet au regard de la thématique mobilités
- 3) Identifier les points de vigilances et les bénéfices potentiels

ORDRE DU JOUR

- **Rappel du cadre de la concertation**
- **Présentation du contexte des mobilités sur le Nord Bassin**
- **Échanges et avis sur la présentation**
- **Travail en tables rondes sur le format « café du monde »**
- **Synthèse et conclusion**



RAPPEL DU CADRE DE LA CONCERTATION

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

- 1) informer de l'avancée des études ;
- 2) organiser le partage d'informations et l'écoute des avis exprimés ;
- 3) recueillir, tout au long du processus d'études, des avis et propositions de la part du public ;
- 4) disposer de connaissances concrètes permettant d'enrichir l'élaboration du projet ;
- 5) éclairer le Département de la Gironde sur les décisions à prendre dans le cadre du projet de déplacements durables du Nord Bassin d'Arcachon ;
- 6) faire connaître les décisions prises sur le projet afin de favoriser la participation des acteurs et du public.

L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION

La concertation se déroulera en deux temps :

- **Temps 1 : une phase préparatoire** de co-construction des scénarios et de hiérarchisation des enjeux,
- **Temps 2 : une concertation préalable** qui permettra d'informer le public et de recueillir les avis afin d'éclairer les décisions du Département de la Gironde et de ses partenaires et d'aboutir au choix d'un scénario.

TEMPS 1 : PHASE PRÉPARATOIRE À LA CONCERTATION PRÉALABLE

- Des réunions de présentation de la démarche par types d'acteurs
- Des ateliers thématiques
 - Objectifs : hiérarchiser les enjeux au sein de chaque thématique, échanger et débattre sur les solutions et scénarios au sein de chaque thématique
 - Une première session de 4 ateliers :
 - Développement économique et attractivité du territoire (14 novembre 2017 à 14h00)
 - Forêt et sylviculture (14 novembre 2017 à 18h00)
 - Mobilités (21 novembre 2017 à 18h00)
 - Préservation de l'environnement (22 novembre 2017 à 18h00)
 - Une seconde session de 4 ateliers :
 - Développement économique et attractivité du territoire (7 décembre 2017 à 14h00)
 - Forêt et sylviculture (7 décembre 2017 à 18h00)
 - Mobilités (13 décembre 2017 à 18h00)
 - Préservation de l'environnement (14 décembre 2017 à 18h00)

L'ENCADREMENT DE LA CONCERTATION

Cette **démarche de concertation participative** bénéficiera d'un **triple encadrement** :

- 1) **La garante de la concertation** nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP), Madame Hélène SARRIQUET, qui veillera à la sincérité et au bon déroulement de la concertation dans le respect du Code de l'environnement
- 2) **La charte de la concertation**, fixant les engagements collectifs du Département de la Gironde et des participants à la démarche de concertation, pour l'instauration d'un dialogue de confiance tout au long de la démarche
- 3) **Le Comité consultatif**, de composition mixte et paritaire, qui suivra les étapes de la concertation, pourra formuler des avis et propositions en vue de l'amélioration de la concertation, et émettre des contributions sur le projet

CALENDRIER

- **D'ici fin 2017** : hiérarchisation des enjeux, définition des scénarios sur la base du dialogue avec le territoire
- **2^{ème} trimestre 2018** : concertation préalable sur les différents scénarios en vue du choix d'un scénario
- **3^{ème} trimestre 2018** : bilan de la concertation, choix par le Département de la Gironde d'un scénario



PRÉSENTATION DU CONTEXTE DES MOBILITÉS

LES ÉCHELLES DE LA MOBILITÉ

Pourquoi ?

La mobilité sur le territoire du Nord bassin s'inscrit dans un cadre global et systémique :

- **à l'échelle nationale et régionale** = infrastructures autoroutières et routières, connexions grande vitesse, déplacements longues distances (TGV, TER, SLO), modes et réseaux routiers, ferroviaires ou aériens – connexions capitales et autres métropoles ;
(SLO = Services Librement Organisés)
- **à l'échelle départementale** : TER et transports collectifs de personne du conseil régional et déplacements motorisés et organisation de l'intermodalité et connexion métropole ;
- **à l'échelle locale et de proximité du pays BARVAL et du nord Bassin** : mobilité courte distance, intermodalité, transport de proximité....



LES PARTICULARITÉS DU TERRITOIRE D'ÉTUDE

QUELLES SONT LES PARTICULARITÉS DE CE TERRITOIRE ?

Parts modales déplacements BARVAL (Données EDGT 2009) :

	<u>Voiture</u>	<u>Marche</u>	<u>Vélo</u>	<u>Transports Collectifs</u>	<u>Autres</u>
BARVAL (1) :	69,9%	19,7%	5,5%	3,1%	1,8%
Gironde (2) :	68,0%	20,0%	3,0%	7,4%	1,6%

(1) : Cahiers de la mobilité BAVE

(2) : Fiche A'Urba mobilité des Girondins

Socio-économiques COBAN (Etudes EXPLAIN et données INSEE 2013) :

	<u>COBAN</u>	<u>Gironde</u>
Déplacements domicile travail en voiture :	93%	84%
Population de plus de 60 ans :	30%	24%
Population retraitée :	28%	20%
Evolution démographique (1982 à 2013) :	+119%	+33%
Etudiants de – de 14 ans scolarisés dans leur commune	52%	74%
Etudiants de + de 14 ans scolarisés dans leur commune	24%	43%

Population triple en période estivale notamment communes du Nord (Andernos, Arès Lège)



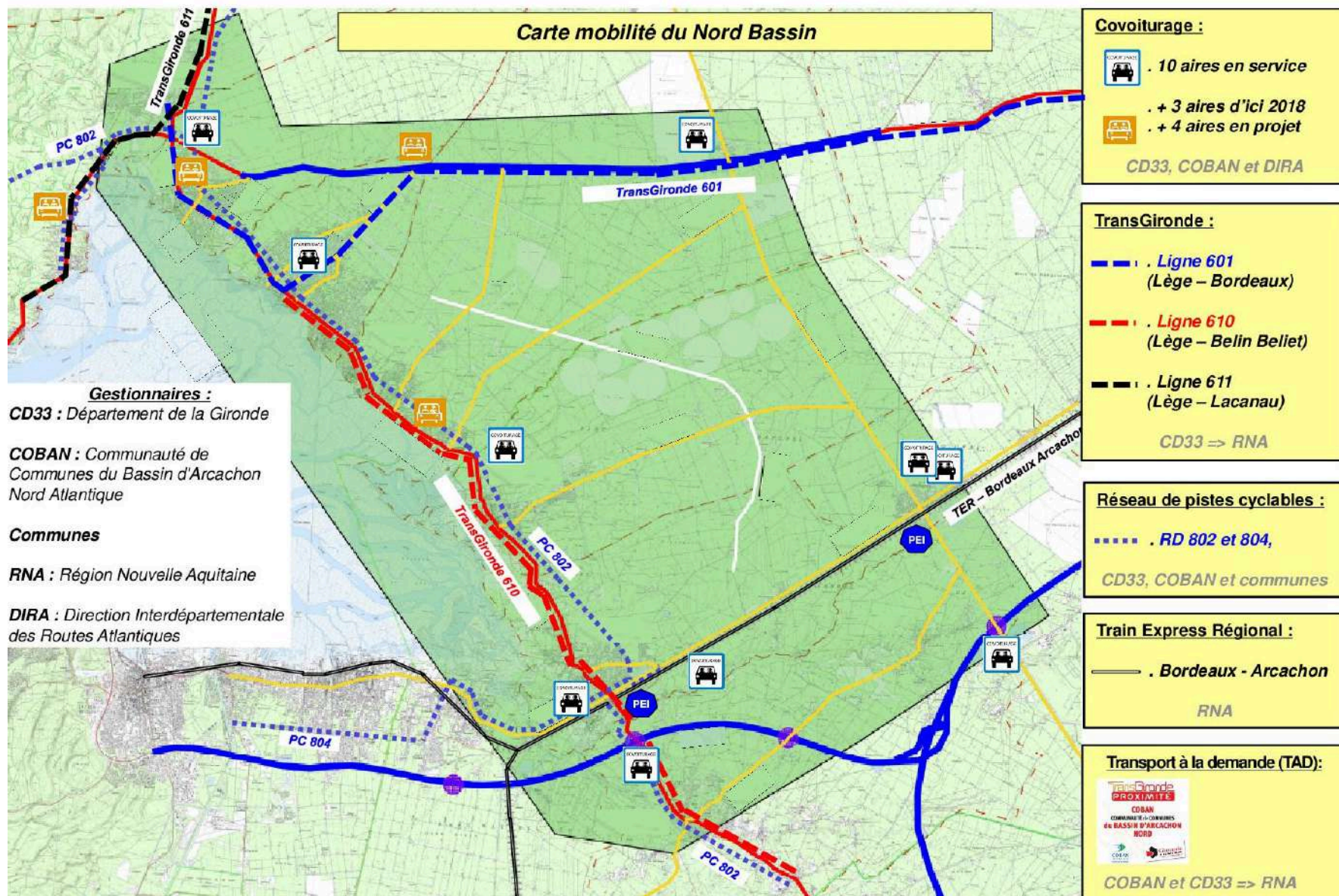
CONSTATS ET PROBLÉMATIQUES

QUELLES OFFRES ?



- Une offre TER (ligne 32 – Bordeaux - Arcachon) à partir des pôles d'échanges multimodaux de Biganos et de Marcheprime, pour une connexion à la métropole Bordelaise et à la grande vitesse
- Une offre TC TransGironde (lignes 601 et 610) pour une connexion à la métropole et une liaison transversale le long de la RD3 (Complétée par une offre de transport de proximité : TAD)
- Une offre covoiturage en plein essor (plan départemental et action COBAN)
- Des pistes cyclables maillant le territoire pour une mobilité douce accessible

QUELLES OFFRES ?



LES TRANSPORTS EN COMMUN



○ Ligne 601 (Entre Lège-Cap-Ferret et Bordeaux Saint-Jean) :

- Offre fréquentée par les **actifs du territoire** et tournée **vers la métropole**,
- Jours semaine = 18 voyages (Lège/Bordeaux) et 20 voyages (Bordeaux/Lège)
- **09/2011=>06/2012** (160 000 voyages) à **09/2016=>06/2017** (323 000 voyages) = + 100% (en 5 ans) x2

○ Ligne 610 (Entre Lège-Cap-Ferret et Belin-Beliet) :

- **Offre transverse passant par la gare de Biganos** intéressante pour des liaisons de proximité,
- Jours semaine = 10 voyages (Lège/Belin) et 10 voyages (Belin/Lège)
- **09/2011=>06/2012** (18 000 voyages) à **09/2016=>06/2017** (52 000 voyages) = + 190% (en 5 ans) x3

Source : Cerema SO – schéma des mobilités COBAN 2017)

- La ligne 610 sur axe RD3 pâtit des contraintes de circulation = réduction de la vitesse commerciale ; pas d'aménagement prioritaire en traversée de centre-bourgs.
- De manière générale, hors centre-bourg, les points d'arrêts des bus sont mal équipés et peu attractifs, les rabattements modes actifs pas toujours sécurisés
- Une offre « ligne 610 » finalement relativement faible pour un territoire urbanisé en continu

LES NOUVEAUX SERVICES



TRANSGIRONDE PROXIMITÉ est un service de transport à la demande proposé par le Département de la Gironde en partenariat avec votre Communauté de Communes (COBAN). Il vient compléter le réseau de lignes régulières TransGironde.

→ Service transféré à la RNA depuis le 01/09/2017



○ Synthèse des difficultés :

- 10 aires de covoiturage créées depuis 2012 (320 places) + 3 en 2018 et 4 en projet
- Saturation de certaines aires et stationnement sauvages par endroit, absence de parc vélos sécurisés sur les aires, faible utilisation des aires en centre-bourg
- Le TAD (Transport à la Demande) tout public, attire principalement les personnes âgées et les PMR. Il est peu utilisé en rabattement vers les pôles de mobilité

LES MODES ACTIFS



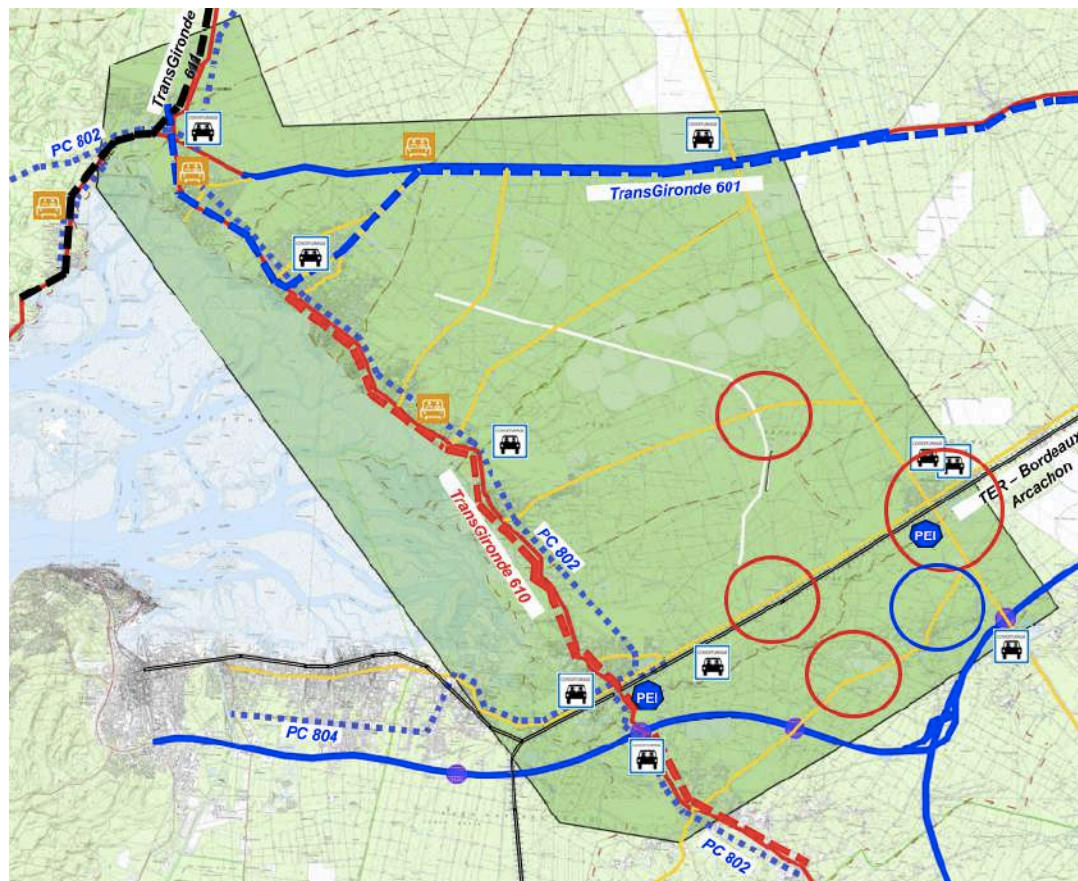
Des infrastructures cyclables plutôt adaptées à une pratique « loisir » :

○ 2 grands itinéraires cyclables (802 et 804) :

- directs, continus et sécurisés, reliant 10 des 13 communes de la COBAN et du Val de l'Eyre

○ Synthèse des difficultés :

- conflits d'usage avec les autres modes de transports sur la RD3 ;
- insuffisance et faible sécurisation des stationnements 2 roues
- isolement de communes, hameaux et zones d'activités vis-à-vis du réseau cyclable ;
- pas de continuité cyclable entre Bordeaux et le bassin d'Arcachon ;



L'INTERMODALITÉ



Evolution du nombre de voyageurs

		2014	2015	2016	Evolution 2014 / 2016
Gare de Biganos		785 843	777 831	770 627	-1,94 %
Gare de Marcheprime		303 482	308 499	303 190	-0,10 %

Sources : Etudes CEREMA pour COBAN (SDM – Juin 2017) - données RNA – Open data SNCF

○ Synthèse des contraintes :

- Pôles d'échanges de Biganos et Marcheprime en cours de consolidation (stationnements 2 roues, connexions inter modes...)
- Pas de connexion TC / TER en gare de Marcheprime
- Une intermodalité vécue comme contraignante et peu performante = ruptures de charge, temps d'attente (moyenne à 20 minutes aux heures de pointes), des fréquences mal adaptées

L'INTERMODALITÉ



LES TRAFICS ROUTIERS

Synthèse évolution trafics 2005 à 2015 :

En 10 ans, le trafic local (RD du périmètre d'étude) a évolué beaucoup plus vite que sur le territoire national :

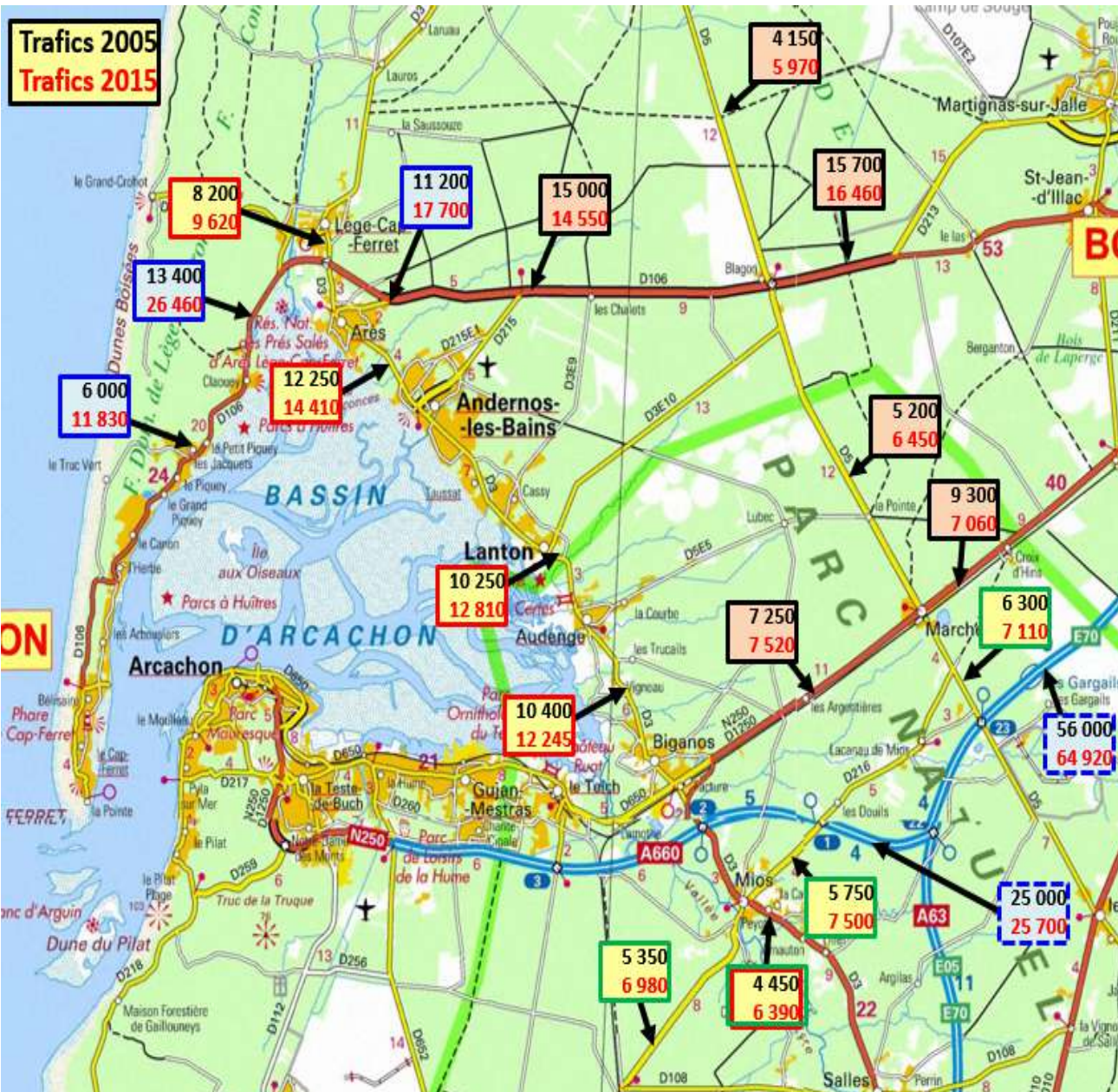
- Trafic sur RD du périmètre = +27%
- Trafic RD3 = +22%

Evolution moyenne nationale = +5,5% dont :

- . RD-VC = + 2,8%
- . Autoroutes = + 11,2%

2 points singuliers :

- . RD106 (Lège-CapFerret) +83%
- . Mios (RD216-RD3) +34%



RD3 : CONFLITS D'USAGE ET ACCIDENTALITÉ

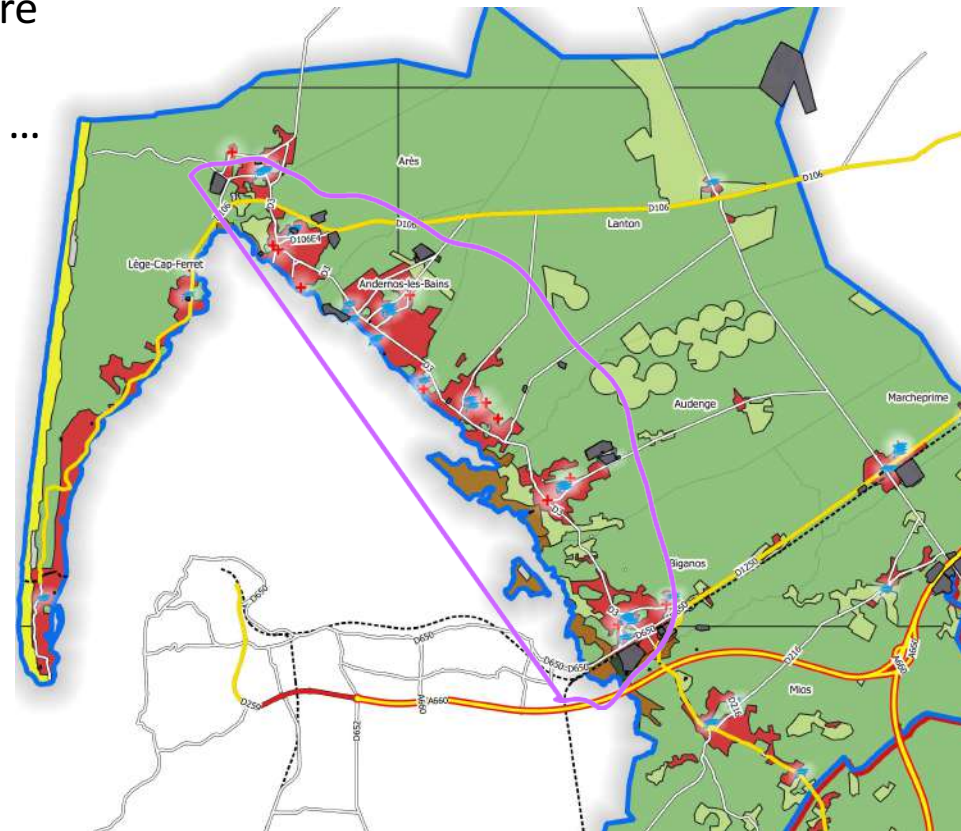
La multiplicité des usages sur la RD3 crée les conditions de son insécurité et des taux élevés d'accidents graves

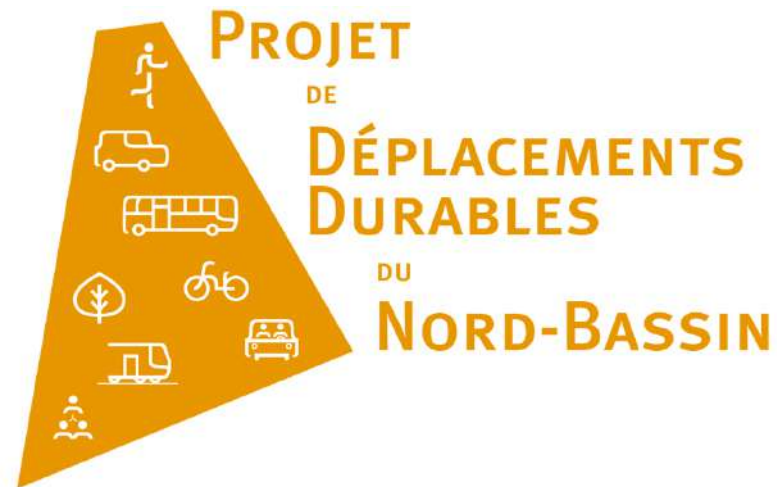
- **Traversée d'un chapelet de communes et de nombreuses centralités urbaines :**

- 17,3 km classés en agglomération entre Arès et Biganos (22,3 km)
- 128 carrefours, 150 passages piétons, ...
- De nombreuses dessertes riveraines, activités, ...

- **Un territoire particulièrement accidentogène (2005 – 2015) :**

- Aire complète : 346 accidents / 58 accidents mortels / 60 tués
Soit 17% d'accidents mortels
- RD3 : 75 accidents / 13 accidents mortels / 14 tués
Soit 17% d'accidents mortels
- Gironde = 4% d'accidents mortels





LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ SUR LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Constats / Problématiques	Enjeux
• <i>Les réseaux TC/TER sont peu et mal connectés / Fréquences trop faibles ou mal adaptées</i> • <i>Les temps d'attente sont une contrainte forte (Ruptures de charge) : moyenne à 20 minutes aux heures de pointes</i> • <i>Pas d'offre TC vers le pôle d'échange de Marcheprime</i> • <i>Le TAD est peu utilisé vers les pôles de mobilité en rabattement</i> • <i>Gares de Biganos et Marcheprime : Saturation des parkings voitures et insuffisances (Sécurité et emplacements) pour le stationnement des 2 roues</i> • <i>Absence de pôles d'échanges secondaires (RD3, ...)</i> • <i>Saturation de certaines aires de covoiturage, stationnement sauvages par endroit, faible utilisation des aires en centre-bourg</i> • <i>Aires de covoiturage : absence de parc vélos sécurisés</i>	Favoriser l'attractivité des transports collectifs et des pôles d'échanges

Constats / Problématiques

Enjeux

- *La ligne 610 Pâtit des contraintes de circulation = réduction de la vitesse commerciale*
- *Pas d'aménagement prioritaire en traversée de centre-bourgs.*
- *Hors centre-bourg, les points d'arrêts TC sont mal équipés et peu attractifs,*
- *Hors centre-bourg, les rabattements modes actifs pas toujours sécurisés*
- *Fréquence ne permettant pas une véritable alternative à la voiture sur l'axe de la RD3*

**Améliorer l'attractivité
des transports
collectifs**

(Ligne 610, TAD, ...)

le long de la RD3

- *pas de continuité cyclable entre Bordeaux et le bassin d'Arcachon ;*
- *isolement de communes, hameaux et zones d'activités vis-à-vis du réseau cyclable ;*
- *conflits d'usage avec les autres modes de transports sur la RD3 et insécurité ;*
- *insuffisance et faible sécurisation des stationnements 2 roues*

**Favoriser les modes
actifs**

Constats / Problématiques	Enjeux
• <i>La multiplicité des motifs et des modes de déplacement sur la RD3 est à la source des nombreux conflits d'usages : VL, PL, modes actifs, habitants et touristes, écoles, ..</i> • <i>La multiplicité des usages sur la RD3 crée les conditions de son insécurité et des taux élevés d'accidents graves</i> • <i>L'importance du trafic motorisé sur la RD3 crée également les conditions de son insécurité</i> • <i>L'importance du trafic motorisé de la RD3 n'est pas favorable aux modes actifs et aux modes alternatifs</i>	Redonner à la RD3 sa vocation de desserte locale et favoriser le développement des « zones apaisées »
• <i>L'importance du trafic motorisé de la RD3 n'est pas compatible avec une intervention sécurisée des secours</i> • <i>Le transport de matières dangereuses en centre bourg constitue un problème de sécurité pour les habitants</i> • <i>Le réseau viaire est inadapté aux transports de marchandises (largeurs de voies, traversée de bourgs et de hameaux, ...)</i> • <i>Le réseau viaire ne permet pas des interventions rapides sur le massif forestier rétro-littoral ou des interventions rapides hors du périmètre d'étude (Accès Autoroutes, ...)</i>	Améliorer la sécurité sur l'aire d'étude

Constats / Problématiques	Enjeux
• <i>Le territoire se singularise par un accroissement démographique très important du à son attractivité immobilière et économique</i> • <i>Le territoire se singularise par une évolution très importante des trafics motorisés et des déplacements depuis 10 ans</i> • <i>L'automobile est au centre des échanges (circulation, stationnement) et des déplacements</i> • <i>Les infrastructures ne sont plus adaptées à la mobilité contemporaine ; les modes actifs sont mal intégrés, la logistique ne trouve pas sa place en centre-bourg</i> • <i>Les lieux de mobilités sont éloignés des lieux de vie et de services ; l'intermodalité fonctionne mal du fait de cet éloignement et de la performance des services TC</i>	Participer au développement apaisé des territoires du Nord Bassin



ÉCHANGES SUR LA PRÉSENTATION



TRAVAIL EN TABLES RONDES



SYNTHÈSE ET CONCLUSION

RAPPEL DES PROCHAINS ATELIERS THÉMATIQUES

■ Session 1 :

- **Préservation de l'environnement** (22 novembre 2017 à 18h00)

■ Session 2 :

- **Développement économique et attractivité du territoire** (7 décembre 2017 à 14h00)
- **Forêt et sylviculture** (7 décembre 2017 à 18h00)
- **Mobilités** (13 décembre 2017 à 18h00)
- **Préservation de l'environnement** (14 décembre 2017 à 18h00)



MERCI DE VOTRE ATTENTION