

13 décembre 2017

ATELIER DE TRAVAIL

Mobilités



OBJECTIFS DE CET ATELIER DE TRAVAIL

- 1) Présenter la synthèse des échanges de la première session d'ateliers de travail sur l'état des lieux et les enjeux du projet de déplacements durables
- 2) Proposer des idées, des contributions, destinées à construire des scénarios de mobilité durable au regard de la thématique « mobilités »
- 3) Échanger sur des pistes de travail pour la mobilité durable

ORDRE DU JOUR

- **Synthèse de la première session d'ateliers**
- **Question et échanges sur la présentation**
- **Présentation de contributions et échanges :**
 - Contribution de la Chambre de Commerce et d'industrie
 - Contribution du COBARTEC
 - Contribution de Joël Confoulan (Président du Club Business Bassin d'Arcachon)
 - Contribution de la COBAN
 - Contribution de Joël Mellet (Protection et aménagement de Lège Cap Ferret)
- **Rappel des prochains ateliers**



SYNTHÈSE DE LA PREMIÈRE SESSION D'ATELIERS

PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIÉS :

POINTS DE VIGILANCE (1/2)

- **Concernant le système global de mobilité existant :**
 - Nécessité de prise en compte du contexte local dans l'analyse
 - démographie en hausse
 - 30% de la population a plus de 60 ans
 - 20% des ménages sans voiture
 - travaux routiers en centre-ville
 - Faible performance du système global des mobilités :
 - Congestion et saturation des différents modes de déplacements
 - Longueur des trajets l'été et délais d'attente
 - Déficit de transports en commun sur le Nord Bassin
 - Faible attractivité intermodale
 - Faiblesse attractivité des pôles d'échange et des autres modes de déplacements
 - Rupture de connectivité TER / transports en commun
 - Forte place occupée par la voiture (70% de la part modale, empreinte forte)

PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIÉS :

POINTS DE VIGILANCE (2/2)

■ Concernant la sécurité des déplacements :

- Sécurité de la RD3
 - Faible niveau de sûreté et manque d'adaptation de la RD3 aux besoins, mais il s'agit pourtant d'un axe historique et obligé (notamment pour les secours) :
 - Sécurisation nécessaire : route extrêmement accidentogène
- Menaces sur la vie locale et l'apaisement des centres bourgs (bruit, pollution, occupation)
- Menaces concernant l'extension de l'urbanisation :
 - Acter dans les documents d'urbanisme des contraintes pour rendre l'utilisation de la voiture plus difficile
 - Maîtrise de l'accroissement urbain pour limiter/maîtriser l'étalement ou la continuité urbaine
 - Pression démographique déjà à l'œuvre et réelle dans de fortes proportions qui pose la question de la planification urbaine.

■ En cas de construction d'une infrastructure nouvelle :

- Extension de l'urbanisation avec risque d'atteinte au massif forestier

PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIÉS : BÉNÉFICES POTENTIELS

- **Améliorer le système global des mobilités existant**
 - 2 avantages : existence de connexions fortes avec la métropole bordelaise et de pôles d'échange
 - Promotion de nouveaux services (véhicules électriques, ...)
 - Facilitation du transport (notamment le transport de bois)
 - Limitation de l'usage de la voiture et des contraintes associées
 - Développement des modes actifs de déplacement (potentiel d'une pratique de vélo utilitaire)
 - Incitation des touristes à utiliser des transports alternatifs qui favorisent la découverte
 - Redimensionnement et développement de l'offre de transports collectifs sur le territoire
 - Amélioration de l'intermodalité (les connexions TER/ transports en commun notamment)
 - Développement de l'information/la signalétique/l'affichage pour optimiser les trajets (mise en place de panneaux indiquant le temps estimatif des trajets sur la RD3)
- **Lier le projet de déplacements à l'urbanisme de demain**
 - Préservation des ruptures d'urbanisation comme rempart contre une urbanisation rampante
- **Créer un transport en commun en site propre (de type tram-train, etc.)**
 - Levée des contraintes liées aux bouchons automobiles du soir et du matin vers la métropole bordelaise
- **Créer une nouvelle infrastructure routière**
 - Amélioration des déplacements et de la desserte du Nord Bassin
 - Gain de temps et amélioration des délais d'intervention des secours sur le territoire



ÉCHANGES SUR LA PRÉSENTATION



CONTRIBUTION DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET
D'INDUSTRIE

RESTITUTION ENQUÊTE ENTREPRISES

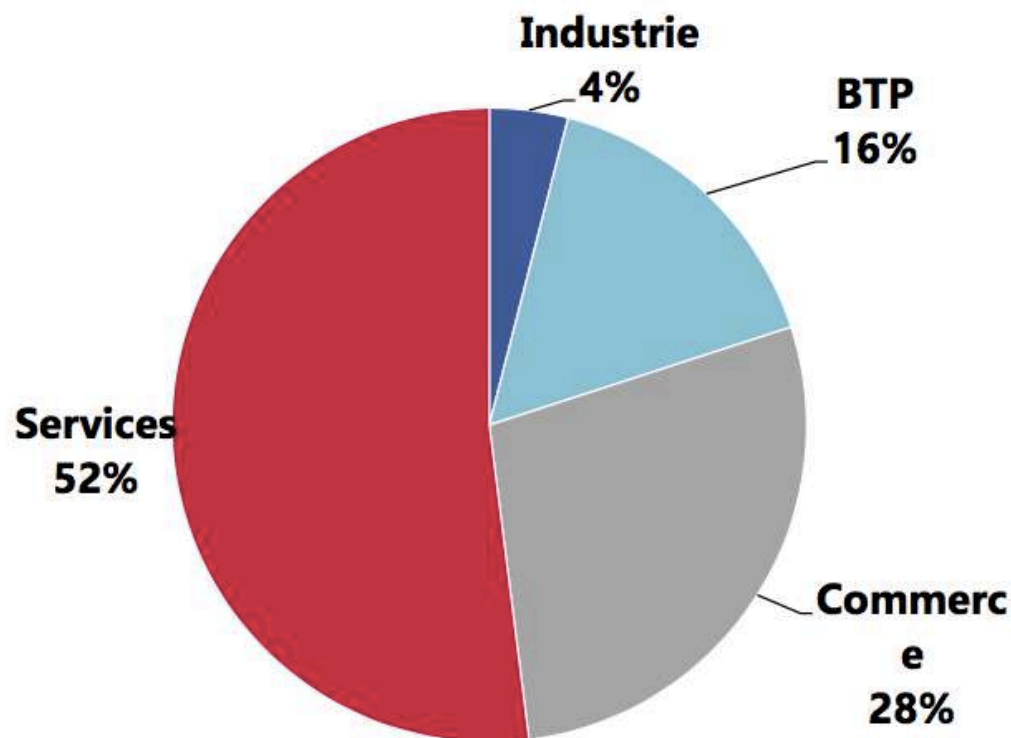
ENJEUX DE LA MOBILITÉ EN NORD BASSIN D'ARCACHON



TAUX DE PARTICIPATION

- **ENQUÊTE EFFECTUÉE PAR MAIL DU 17 OCTOBRE AU 29 OCTOBRE 2017**
- **LE TRAITEMENT EST BASÉ SUR 50 RETOURS, SOIT UN TAUX DE PARTICIPATION DE 7% DES ENTREPRISES ENQUÊTÉES (ENTREPRISES DISPOSANT D'UN CONTACT MAIL)**
- **UNE REPRÉSENTATIVITÉ PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ CONFORME AU TISSU ÉCONOMIQUE DE LA COBAN**
- **LES ENTREPRISES ENQUÊTÉES REPRÉSENTENT 243 SALARIÉS.**

1.PROFIL DES RÉPONDANTS



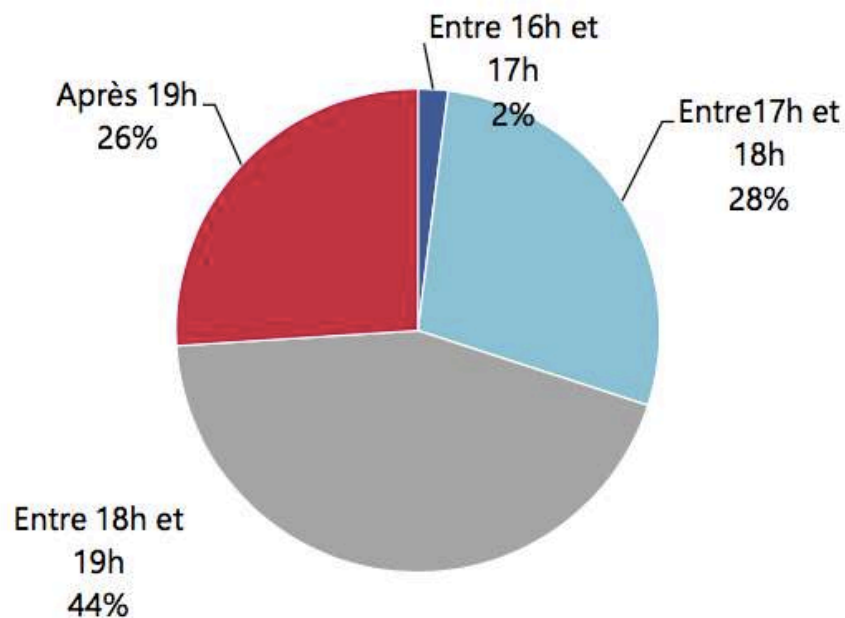
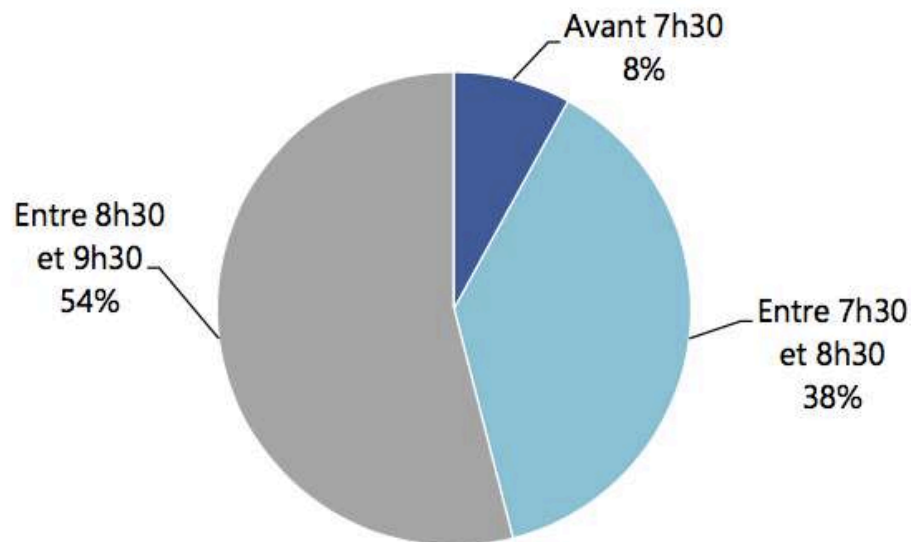
52% DES ENTREPRISES
DE SERVICES

LES COMMUNES LES PLUS
REPRÉSENTÉES :

- ANDERNOS-LES-BAINS
- ARES
- BELIN-BELIET
- LÈGE CAP FERRET
- AUDENGE

56% DES ENTREPRISES
RÉPONDANTES ONT
DES SALAIRES

2. CONDITIONS DE TRAVAIL



92%

**DES DÉPLACEMENTS DOMICILE
TRAVAIL SONT CONCENTRÉS ENTRE
7H30 ET 8H30**

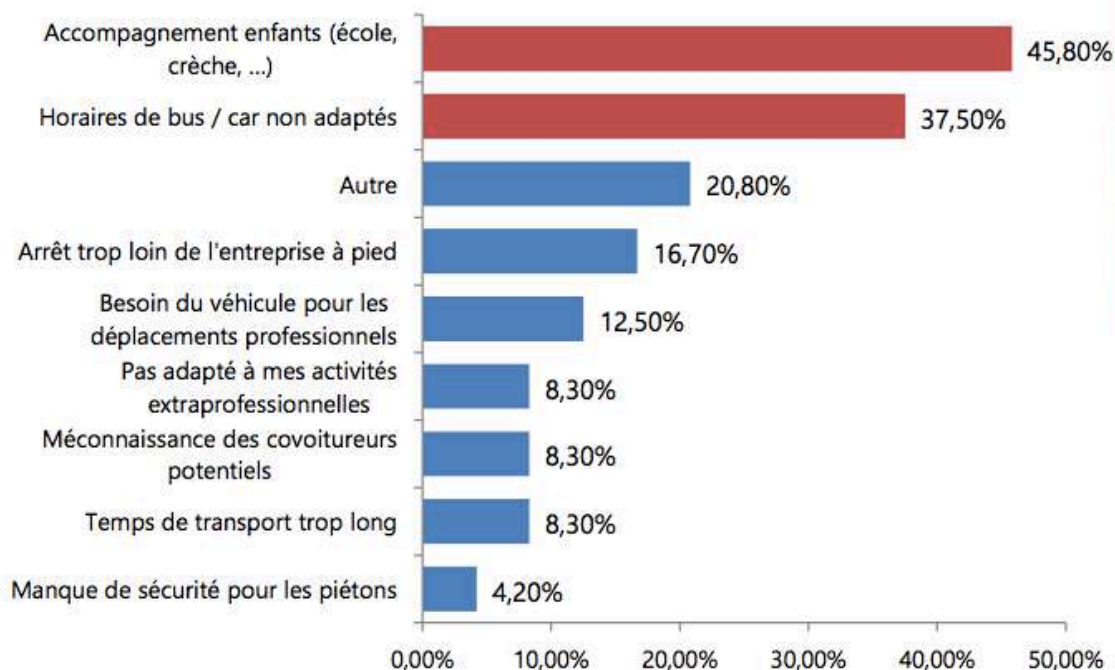
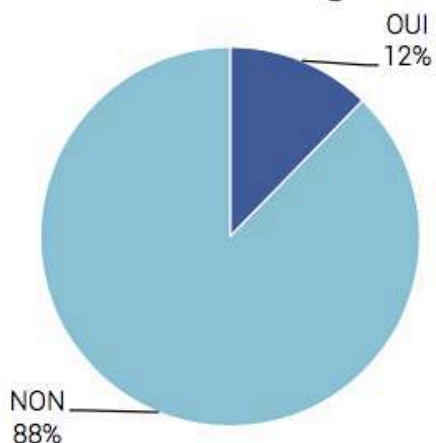
**UNE PLAGE HORAIRE PLUS LARGE
POUR LES DÉPLACEMENTS TRAVAIL
DOMICILE**

64%

**DES SALARIES ONT DES HORAIRES
FIXES ET RÉGULIERS**

3. MOBILITÉ

Vos salariés font-ils du covoiturage ?



92%

DES SALARIES UTILISENT LEUR VOITURE POUR SE RENDRE SUR LEUR LIEU DE TRAVAIL

12%

FONT DU COVOITURAGE

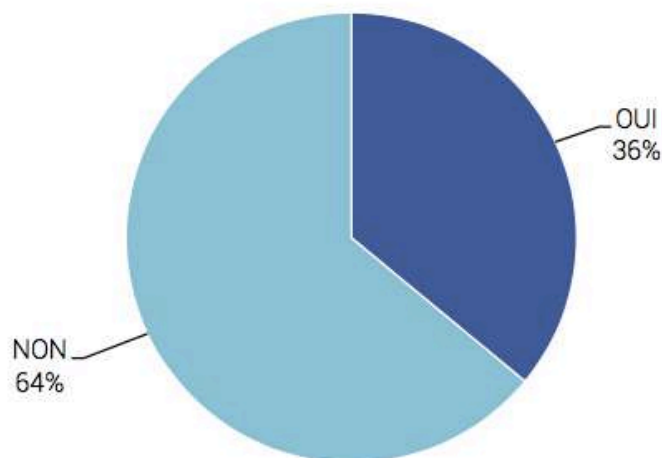
8%

UTILISENT LEUR VÉLO

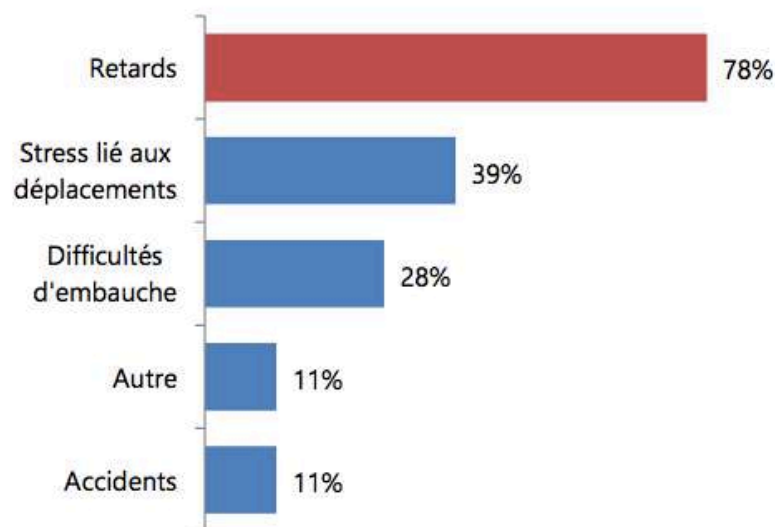
- DE 1%

UTILISENT LES TRANSPORTS EN COMMUN

4. CONDITIONS DE CIRCULATION



Quel type de problèmes sont ils générés ?



36%

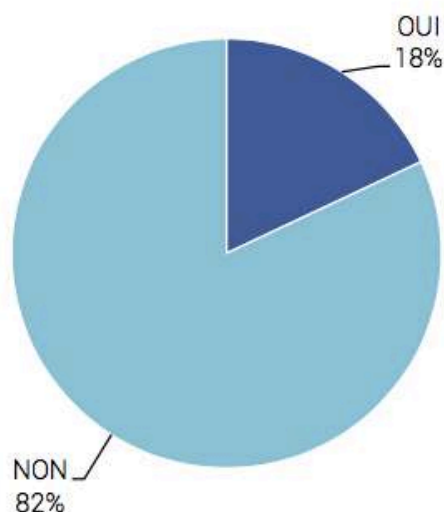
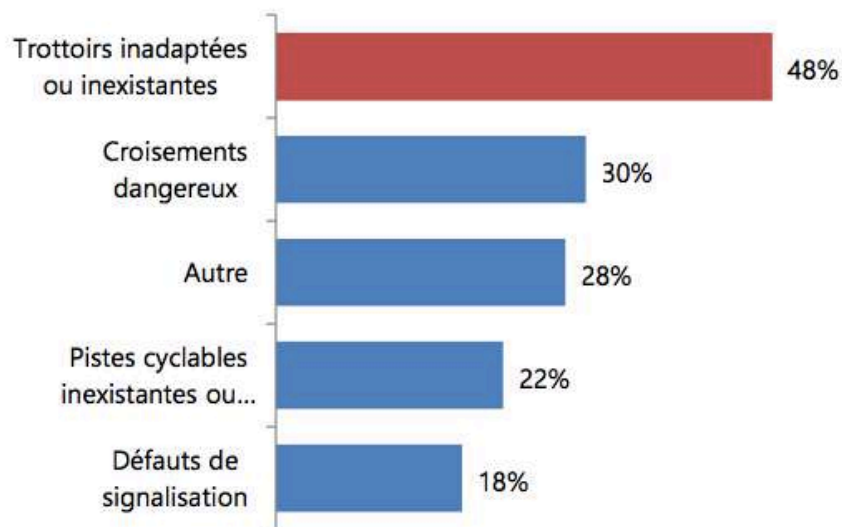
**DES DIRIGEANTS DÉCLARENT QUE
LE FONCTIONNEMENT DE LEUR
ENTREPRISE EST PERTURBÉ PAR
DES PROBLÈMES D'ACCESSIBILITÉ
ET DE DÉPLACEMENT**

50%

**RENCONTRENT TRÈS
RÉGULIÈREMENT DES BOUCHONS
POUR SE RENDRE À LEUR
ÉTABLISSEMENT**

4. CONDITIONS DE CIRCULATION

En dehors des bouchons, quelles sont les autres difficultés rencontrées sur le réseau routier ?



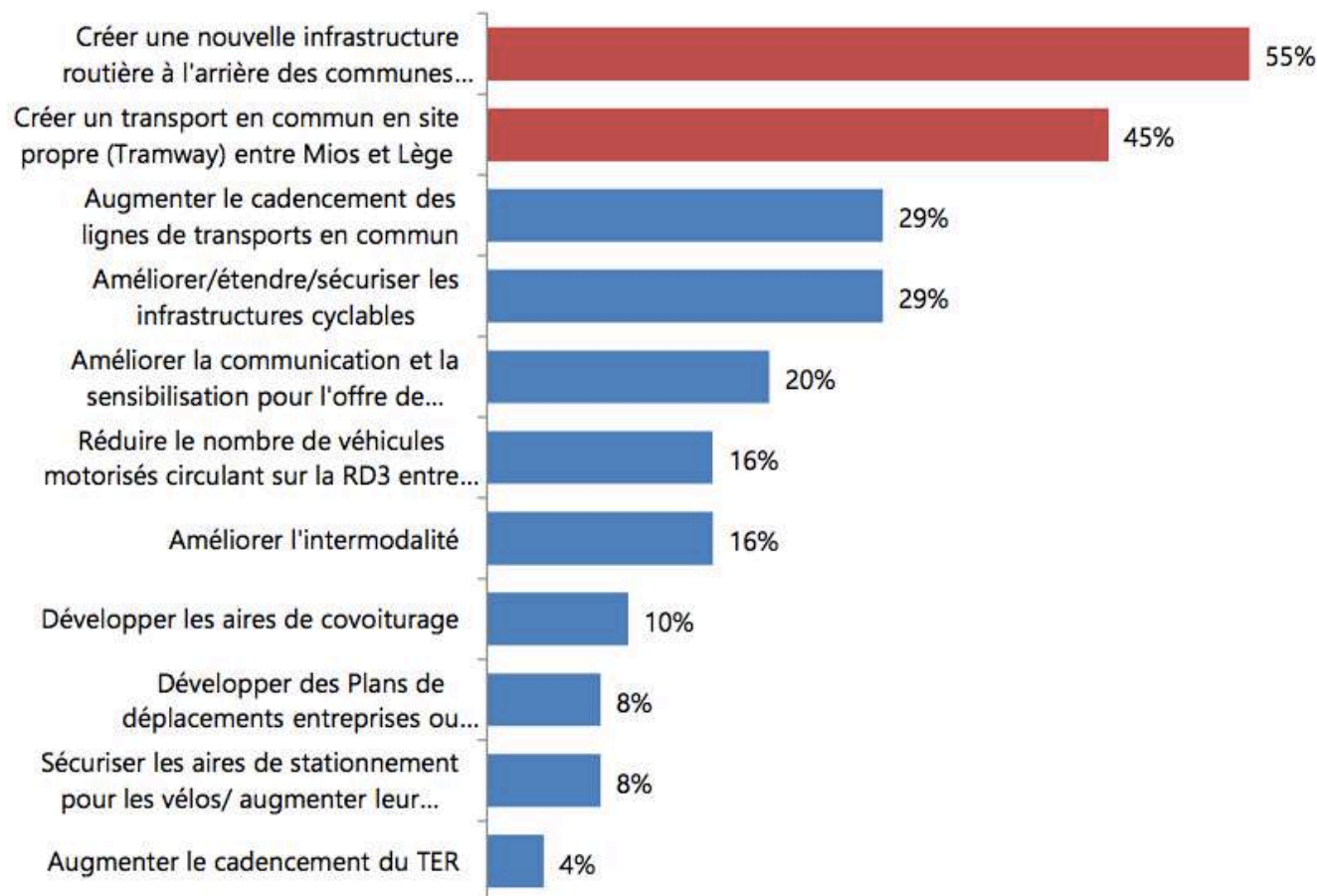
48%

**DES DIRIGEANTS SIGNALENT DES
DIFFICULTÉS DE CIRCULATION
PIÉTONNE**

18%

**DES DIRIGEANTS REMETTENT EN
CAUSE L'EMPLACEMENT DE LEUR
ENTREPRISE EN RAISON DES
DIFFICULTÉS D'ACCESSIBILITÉ**

5. SOLUTIONS SOUHAITÉES



55%
**SOUHAITENT UNE
NOUVELLE VOIE DE
CIRCULATION
DE PRÉFÉRENCE EN
PÉRIPHÉRIE DES ZONES
URBAINES ET
EMPRUNTANT LES
PISTES FORESTIÈRES
EXISTANTES**

45%
**SOUHAITENT UN
TRANSPORT EN
COMMUN EN SITE
PROPRE**

CCI Bordeaux Gironde

**Direction Etudes, Proximité,
Attractivité et Mobilité**
Pôle Études et Observatoires

05 56 79 5000
BORDEAUXGIRONDE.CCI.FR

SUIVEZ-NOUS

iCCI



in



ÉCHANGES SUR LA CONTRIBUTION



CONTRIBUTION DU COBARTEC

Tram Train

à voie unique

<http://cobartec.fr/wp-content/uploads/2017/12/PlaqueTT.pdf>



Un transport en commun autour du Bassin d'Arcachon

La situation actuelle (environ) :

COBAN 70.000 ha. (2017) → 100.000 (2030)

COBAS 70.000 ha → 86.000

Val de Leyre 23.000 → 37.000

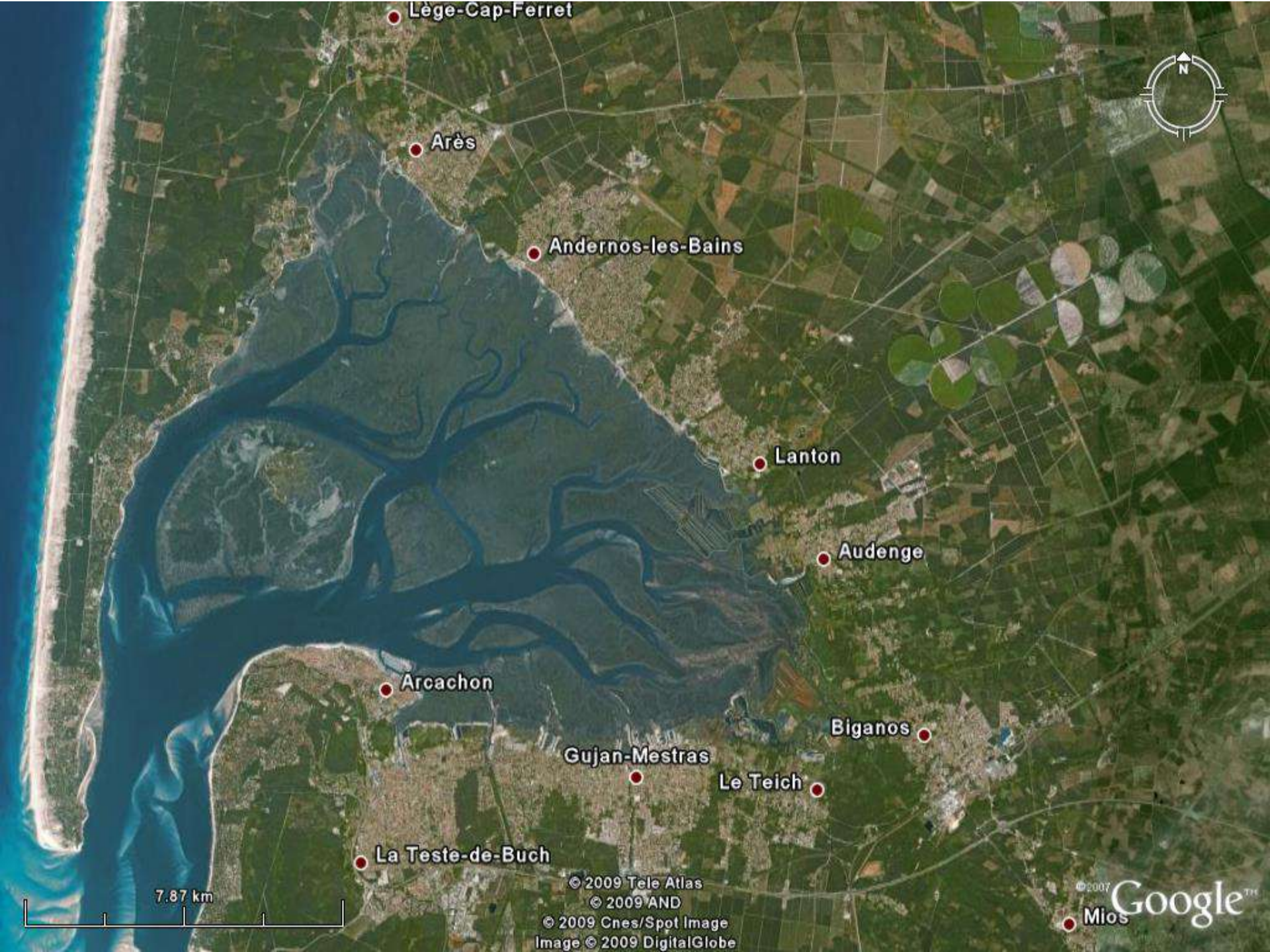
Total 163.000 en 2017 & 223.000 en 2030

600.000 habitants en haute saison

Ruban urbain 40km de long, quelques centaines de m de large

Une seule route *Lège-Biganos* la RD3; 2 routes (D650 & A660) Biganos Arcachon

La RD3 est une des routes les plus accidentogènes de gironde.



● Lège-Cap-Ferret

● Arès

● Andernos-les-Bains

● Lanton

● Audenge

● Arcachon

● Gujan-Mestras

● Biganos

● Le Teich

● La Teste-de-Buch

● Mios

7.87 km

© 2009 Tele Atlas
© 2009 AND
© 2009 Cnes/Spot Image
Image © 2009 DigitalGlobe

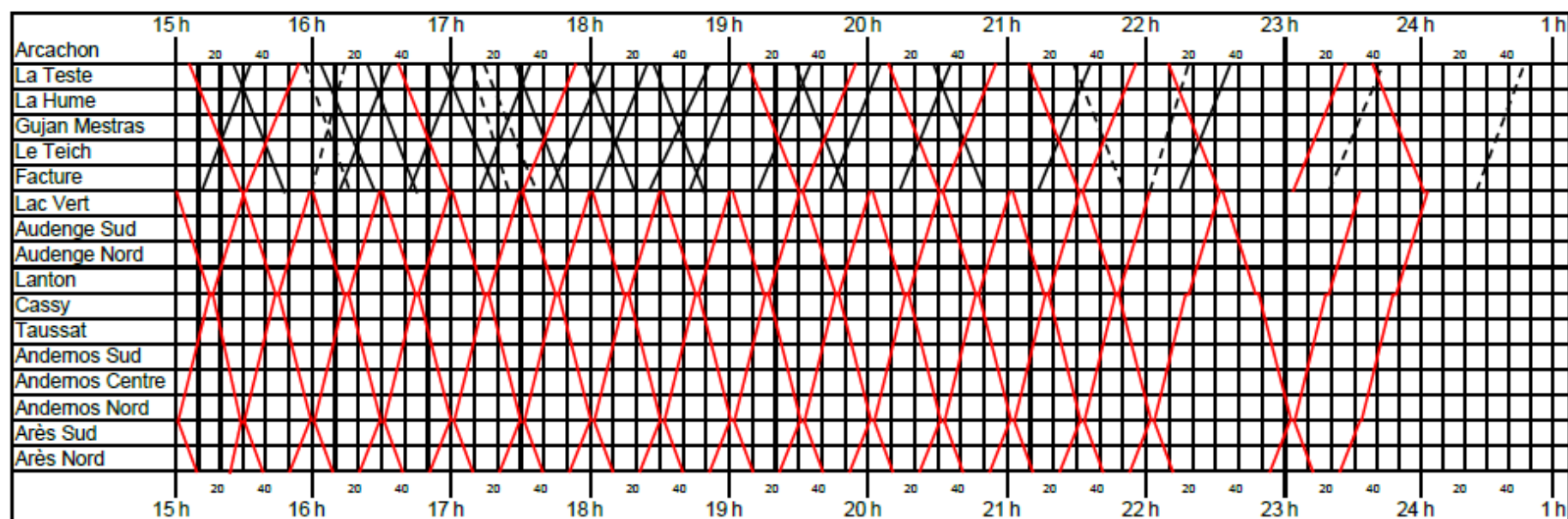
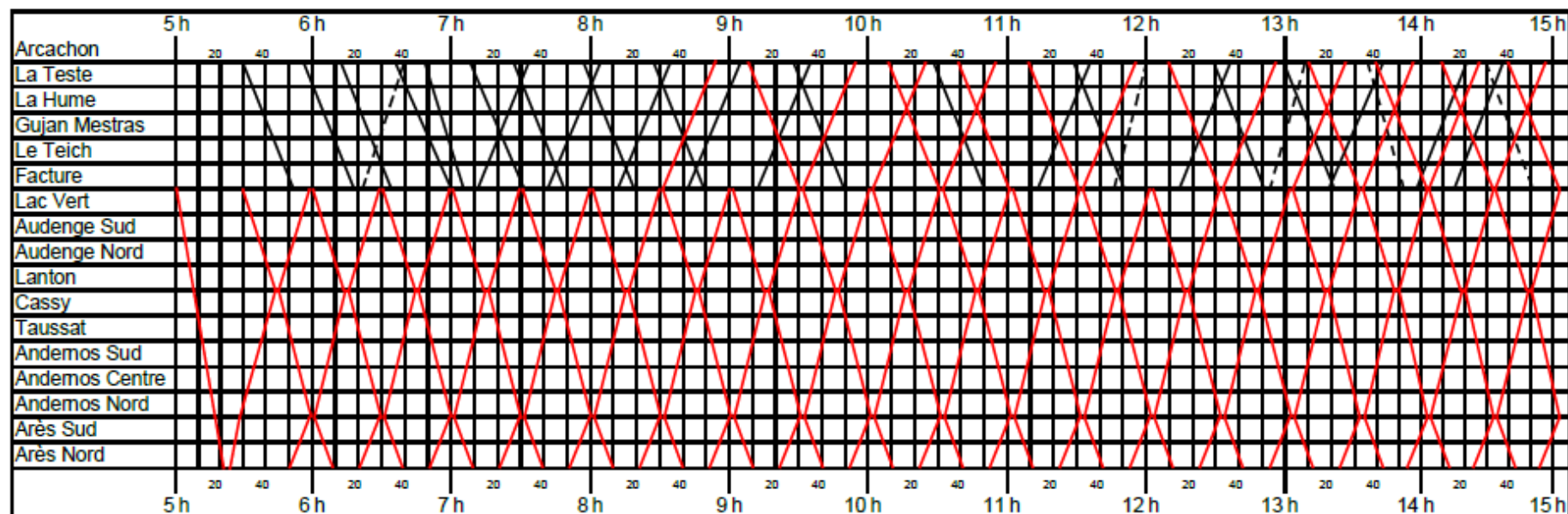
© 2007 Google™

La solution

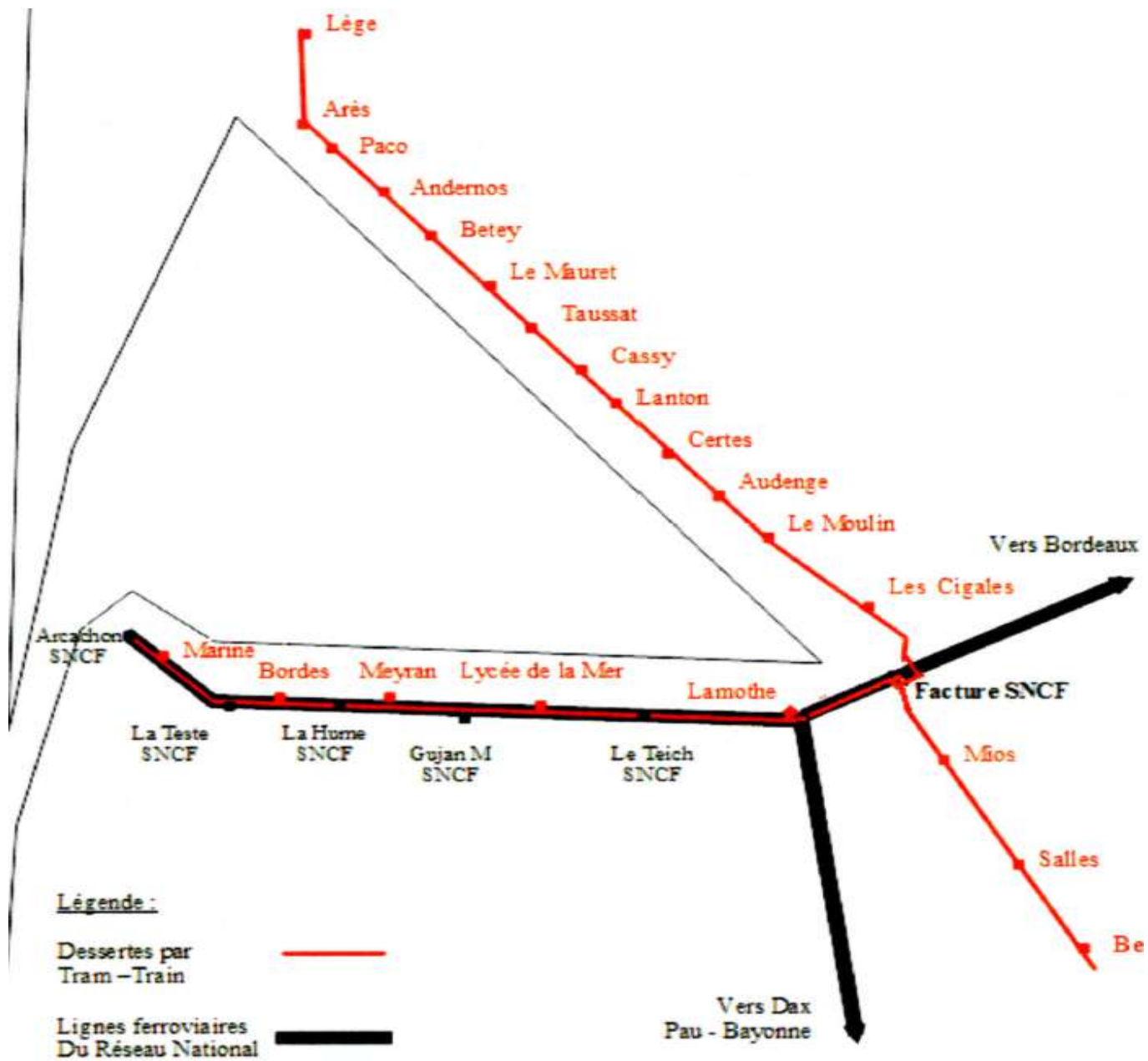
• Le Tram-Train

- Véhicule sur rails pouvant aller en milieu urbain (tramway) et aussi sur les lignes ferroviaires avec les trains classiques.
- 100 km/h sur réseau de chemin de fer ;
- 70 km/h ailleurs, 50 km/h ou 30 km/h en site urbain ;
- Accélération : $1,05 \text{ m/s}^2$;
- Freinage normal : $1,3 \text{ m/s}^2$
- Freinage d'urgence : 3 m/s^2
- 250 places dans une rame, possibilité d'en accrocher 2 ensemble (50 places en car !)

GRAPHIQUE DE CIRCULATION DES TRAINS ET DES TRAMS-TRAINS UN JOUR DE SEMAINE



Légende :
  Circulation des T.E.R. : Factice / Arcachon et Arcachon / Factice
  Circulation des Trams-Trains : Factice / Arès et Arès Factice et insertion entre les T.E.R. Factice / Arcachon et Arcachon / Factice



Le Tram-Train

- Sur **VOIE UNIQUE** ! Dédinée Arès/Biganos;
- La plate-forme existe déjà;
- Le terrain appartient au département 33;
- La largeur disponible (11m) permet de réaliser la voie pour le TT (3,50m);
- La piste cyclable est *conservée*;
- Pas besoin de toucher au collecteur;
- La ligne passe par tous les centres villes excepté *Biganos* où elle passerait par les nouveaux quartiers;

Combien ça coûte ?

- **Version Facture-Andernos 17 km**
- 63 M€ dont 53 pour les infrastructures et 10 pour l'achat des rames (250 places);
- **Version Arès-Biganos-Arcachon**
- 92,3 M€ (3 rames de plus).
- Les prix sont calculés d'après ceux du TT Nantes-Chateaubriand en 2008



ÉCHANGES SUR LA CONTRIBUTION



CONTRIBUTION DE JOËL CONFOULAN (C2BA)

Contribution sur les mobilités Nord-Bassin – Val de l'Eyre

Présentée par Joël Confoulan président C2B'A –
Géomètre-expert DPLG honoraire - urbaniste

La capacité de fluidité et d'intensité conditionne la qualité des indispensables échanges individuels

Ils se distinguent en réels et virtuels :

Les insuffisances des premiers peuvent être compensées par la plus grande facilité de liaison des seconds. L'expression « ***mobilité virtuelle*** » peut alors voir le jour. En revanche, certaines spécificités des uns ne peuvent être contrebalancées par celles des autres. Cela nécessite donc de la recherche dans l'innovation pour atteindre les meilleures solutions.

Exemple de liaisons ne pouvant pas être substituées par d'autres moyens que matériels : les transports de matériaux ou de produits en cas de saturation routière ou ferroviaire.

Exemple de limite des échanges virtuels : les pannes électriques et les virus informatiques.

Le terme « échange », au sens large, intègre tous les moyens de relations humaines telles que le **commerce, les services, la communication et la mobilité.**

Les différents moyens d'échanges se répartissent en :

RÉFLEXION D'APPROCHE SUR LES ÉCHANGES TERRITORIAUX

TRANSPORTS

MARCHANDISES

TRANSIT

International
National
Régional

LIVRAISON

Colis
Alimentaire
Matières dangereuses
Matériaux

PERSONNES

SANITAIRES

COLLECTIFS

Scolaires
Tourisme
Publics

DÉPLACEMENTS *(individuels - familiaux)*

TOURISME

Plages – centres d'intérêt

Cœur de villes (commerces – restaurants – bars)

Campings

SPORTIFS

SCOLAIRES

PROFESSIONNELS

DÉMARCHES
ADMINISTRATIVES

RELATIONNELS

SERVICES

SÉCURITÉ

BATIMENTS

MÉDICAUX

ENTRETIEN

TRANSMISSIONS

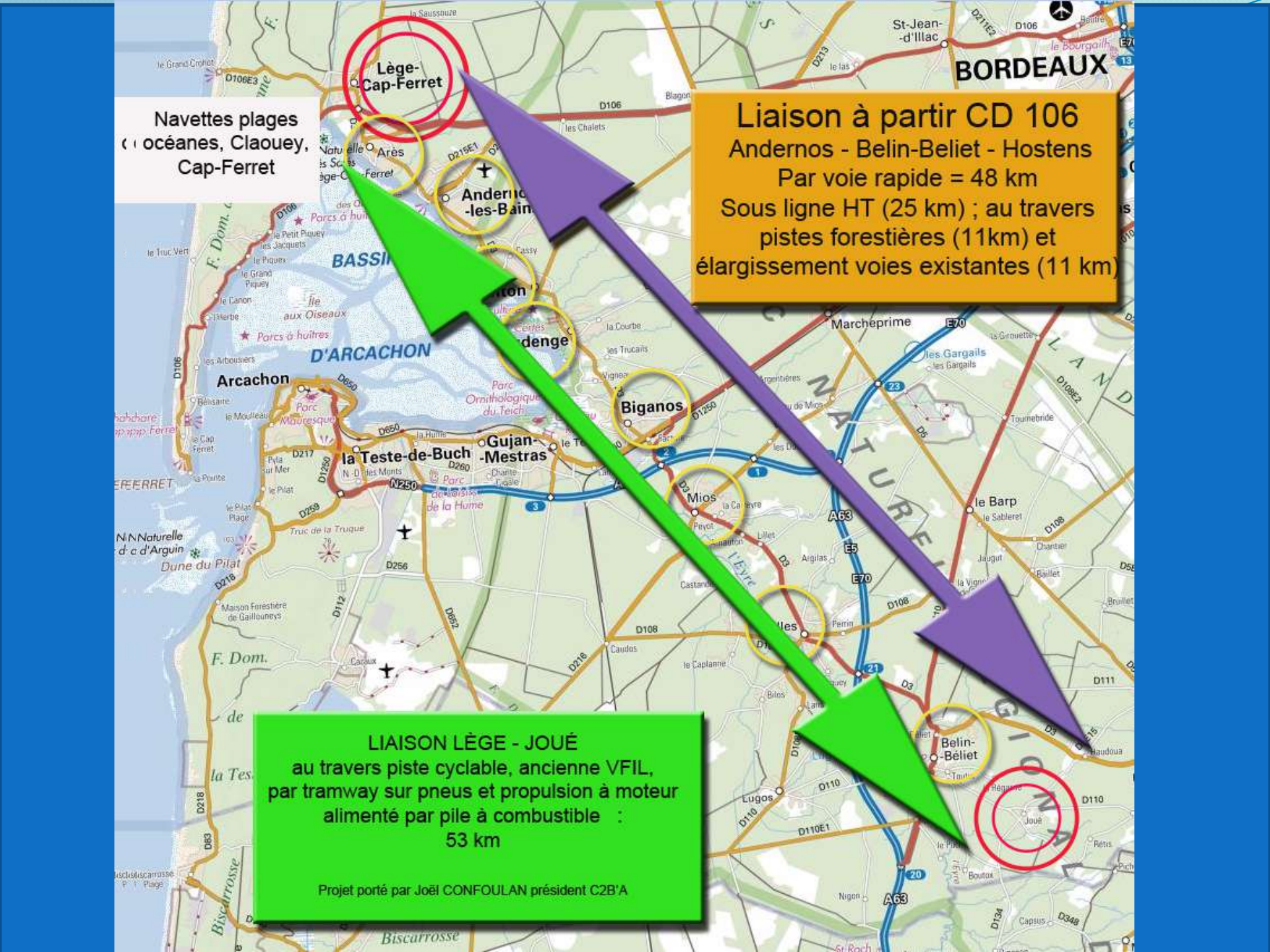
MESSAGES

DOCUMENTS

CONTACTS

RENCONTRES

RENDEZ-VOUS



Navettes plages
(océanes, Claouey,
Cap-Ferret

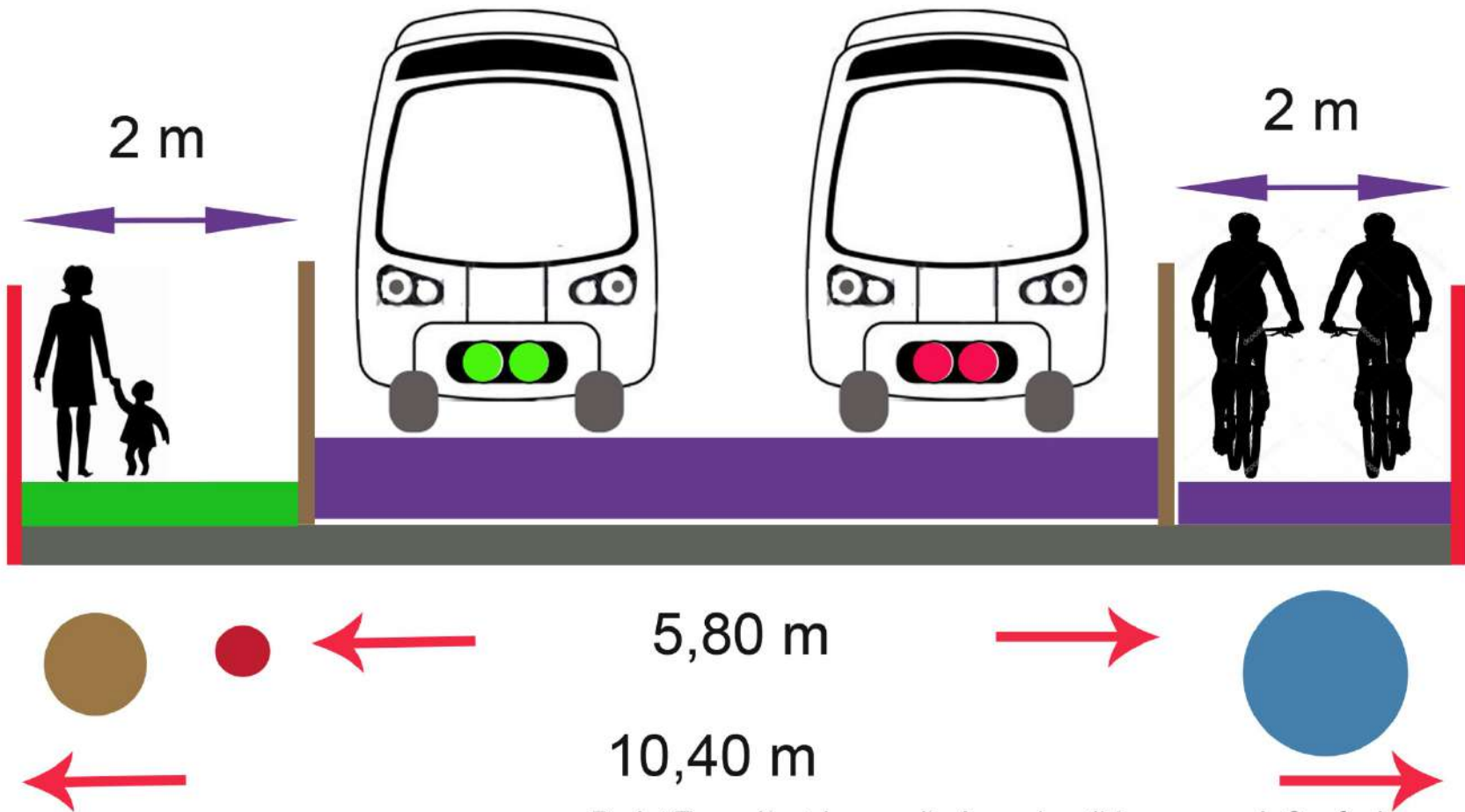
Liaison à partir CD 106
Andernos - Belin-Béliet - Hostens
Par voie rapide = 48 km
Sous ligne HT (25 km) ; au travers
pistes forestières (11km) et
élargissement voies existantes (11 km)

LIAISON LÈGE - JOUÉ
au travers piste cyclable, ancienne VFIL,
par tramway sur pneus et propulsion à moteur
alimenté par pile à combustible :
53 km

Projet porté par Joël CONFOULAN président C2B'A



LIAISON GARE DE LÈGE À JOUÉ (BELIN-BELIET)



Projet Tram électrique - pile à combustible - pneus J. Confoulan
C2BA 21 11 2017

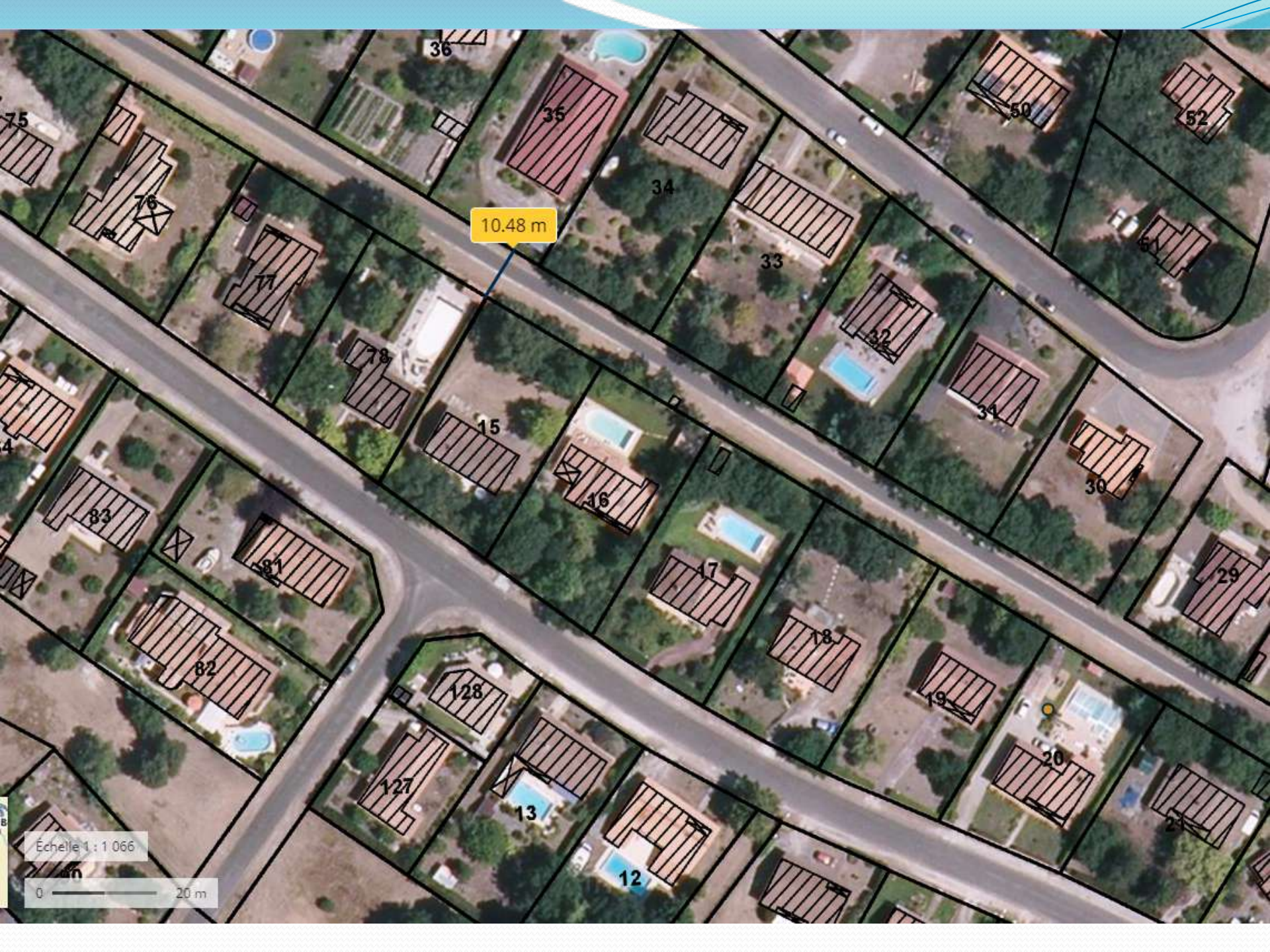
Echelle humaine

- hauteur = 2,89 m
- largeur = 2,20 m
- plancher bas intégral
- hauteur à 25 cm du sol



Un tramway sur pneus
Capacité d'insertion



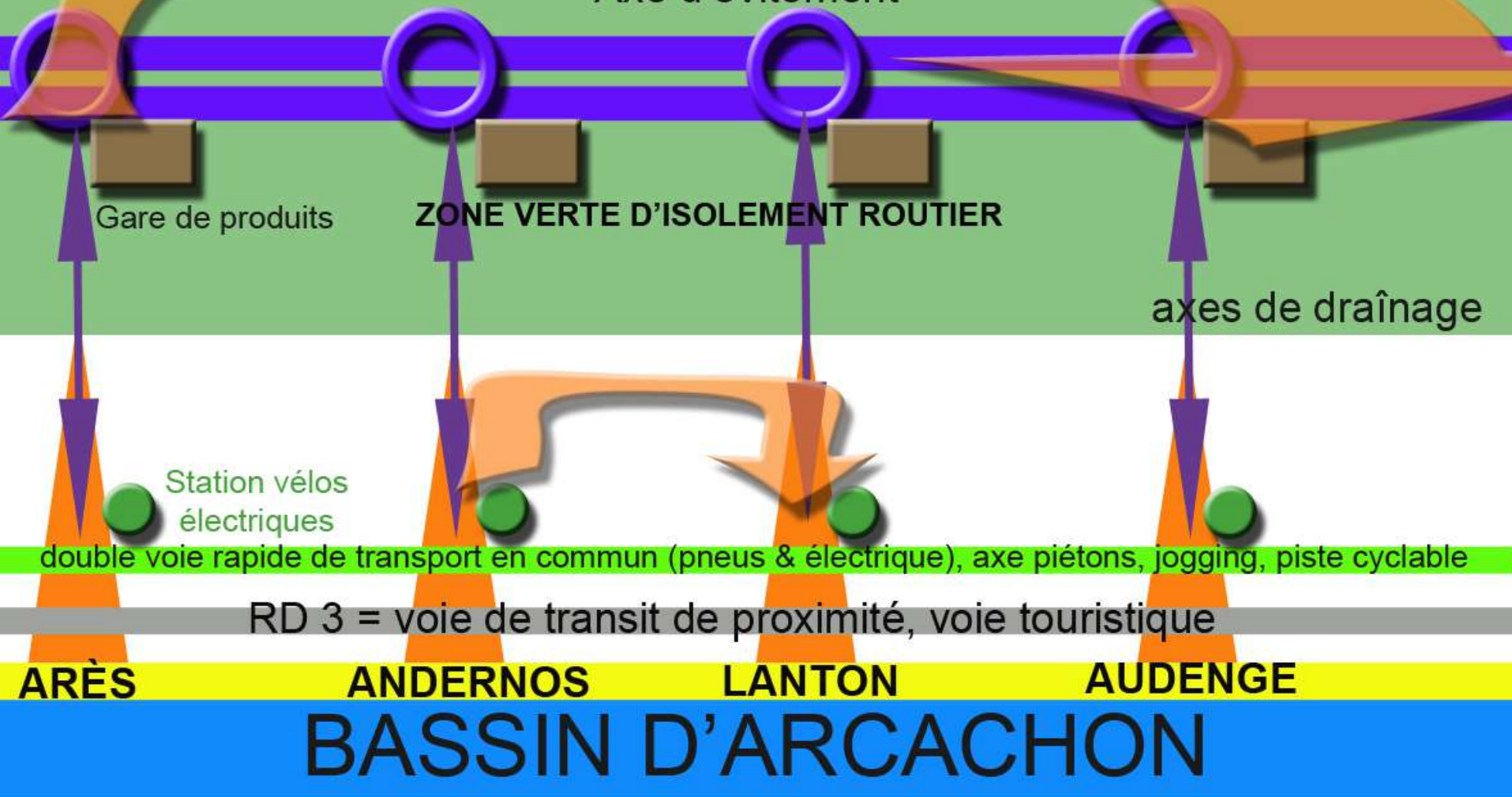


10.48 m

Echelle 1 : 1 066

0 20 m

Voie rapide de contournement - inter-régionale : transports lourds, dangereux,
Axe d'évitement



ARÈS Centre commercial

VOIE RAPIDE LCF - Bordeaux

Carrefour CASINO MIAMI Andernos

Parc de mai

Parc de mai

Andernos - les-Bains

Lanton

Emprise ligne HT sur 7 km env.

Audenge

sur 4 km env.

pistes et parc de mai

Biganos

Biganos rond-point pont zone activité

Contribution C2B'A
au projet de
voie de contournement
Nord-Bassin

18 km env.



Présenté le 22 novembre 2017
par Joël Confoulan
président C2B'A



**CASINO
LE MIAMI**

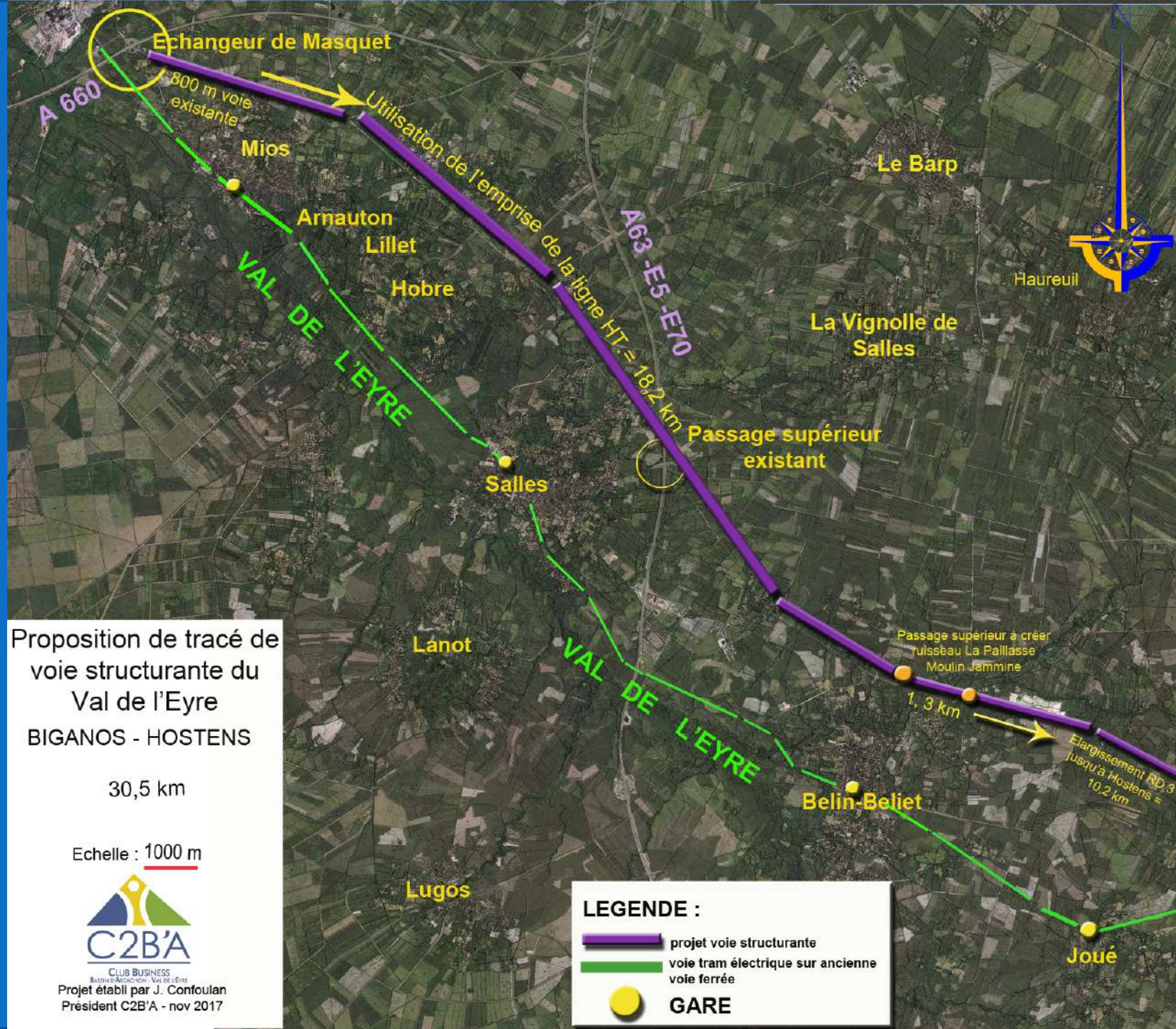
AÉRODROME

Zones humides

Emprise ligne électrique

**GOLF de
LANTON**







ÉCHANGES SUR LA CONTRIBUTION



CONTRIBUTION DE LA COBAN



PROJETS DE DÉPLACEMENTS DURABLES DU NORD BASSIN

par le Département de la Gironde

Ateliers thématiques préparatoires

– MOBILITE (Atelier N°2) –

CONTRIBUTION de la COBAN ATLANTIQUE

Audenge – Domaine de Certes le 13 décembre 2017

Les questions de mobilité sur le Nord Bassin : des problématiques multiples et des solutions plurielles

- Une mobilité extrêmement éclatée
- Structurer l'action publique pour apporter des réponses globales
 - Penser la mobilité à l'échelle du Pays Barval
 - Adapter la vocation de la RD3
- Améliorer le système global des mobilités du Nord Bassin

L'élaboration des Schémas des mobilités – modes doux

Des orientation stratégiques validées : la question d'un délestage de la RD3 en filigrane

➡ Dépendance à la voiture individuelle -> **développer des alternatives** + durables

Intermodalité = **outil du report modal** à destination **de tous** – articuler et rendre attractive les offres de transports

☑ **Conforter l'offre structurante** existante

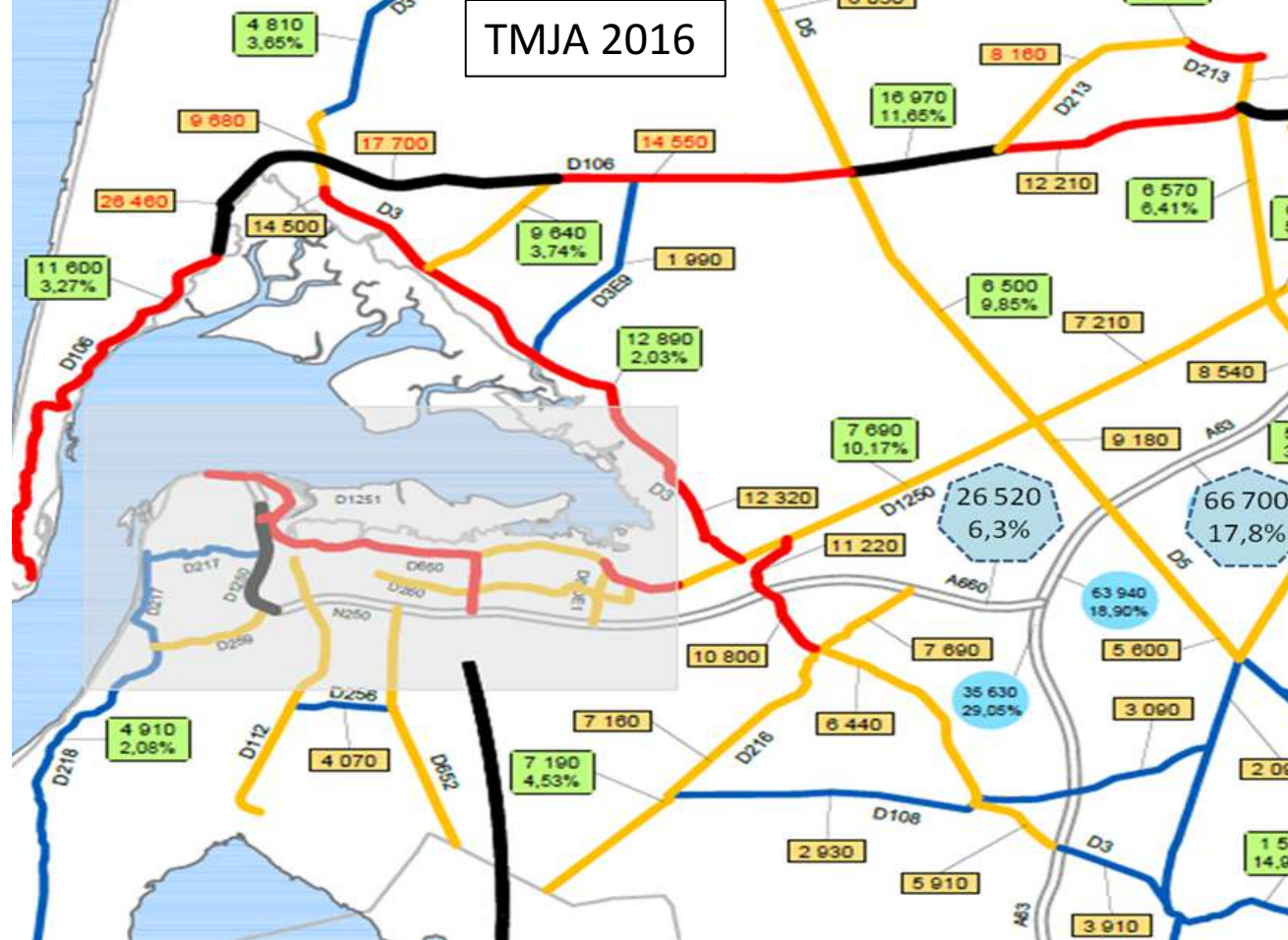
Multimodalité en centre-bourgs / **cohabitation entre modes** – repenser l'aménagement (sécurité, espaces publics, stationnement, vie de proximité)

➡ **Mobilités douces** : créer / renforcer conditions favorables à leur pratique

👍 Maintenir l'**attractivité** – l'**accessibilité** du territoire

Les trafics routiers

- Les types de flux : internes (60%), externes (40%), + transit
- Une saisonnalité forte liée au tourisme
- Une congestion régulière sur polarités et axes structurants
- Des mobilités dépendantes de la voiture
- Des infras ponctuellement saturées : RD 3, RD106, RD 1250 = fonctions d'échanges avec les pôles
- Traversées de bourg parfois compliquées



Trafics routiers (2017)

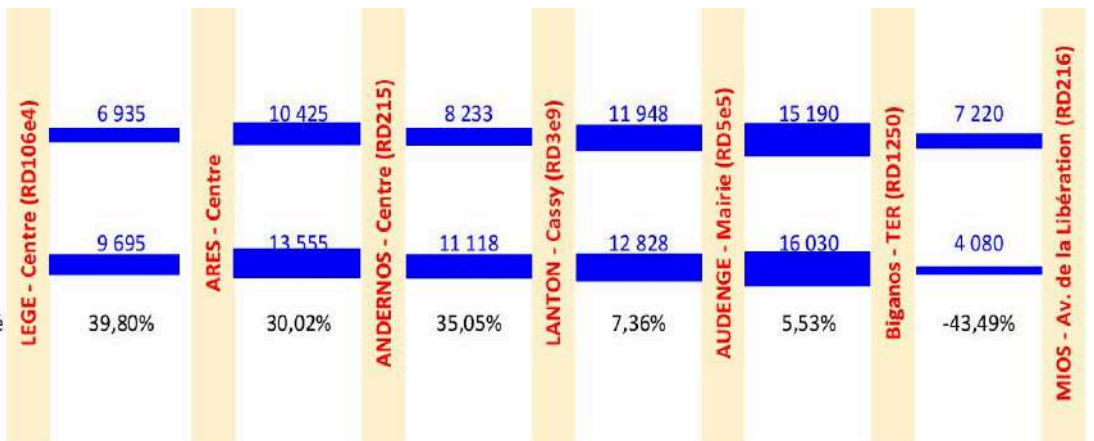
Printemps

Enquêtes Explain (Mars 2017) - TMJA

Eté

Enquêtes Explain Aout 2017) - TMJA

Evolution Printemps / Eté



TransGironde Ligne 610

Nombre de montées par mois

Printemps

Ligne 610 (Mars 2017)

Nombre de montées dans le mois

(23 jours ouvrés / 31)

Eté

Ligne 610 Aout 2017)

Nombre de montées dans le mois

(22 jours ouvrés / 31)

Evolution Printemps / Eté

LEGE - Centre (RD106e4)	ARES - Centre	ANDERNOS - Centre (RD215)	LANTON - Cassy (RD3e9)	AUDENGES - Mairie (RD5e5)	Biganos - TER (RD1250)	MIOS - Av. de la Libération (RD216)
0	0	1 266	742	3 127	276	
0	0	55	32	136	12	
126	270	1 478	614	1 703	210	
6	12	67	28	77	10	
--	--	16,75%	-17,25%	-45,54%	-23,91%	

Faisabilité d'un transport en commun en site propre sur la piste cyclable départementale D802 : Argumentaire pour éclairer les choix à faire

- Intérêt d'étudier une solution de TCSP
 - La question du financement
- Propositions & Estimations COBARTEC
 - Démographie et lien avec l'urbanisme
- *Le tracé de l'actuelle piste cyclable départementale*



ÉCHANGES SUR LA CONTRIBUTION



CONTRIBUTION DE JOËL MELLET
(PROTECTION ET AMÉNAGEMENT DE LÈGE CAP FERRET)



Contribution à la concertation sur l'opération :
« Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin »
ATELIER DE TRAVAIL Mobilités

Rappel des 4 constats majeurs :

- Attractivité limitée des modes de déplacements alternatifs à la voiture
offre transports en commun quasi inexistante (horaires et véhicules inadaptés), qui ne répond pas aux besoins par ailleurs très mal connus
- Difficultés de circulation sur la voie littorale Nord du Bassin (RD3)
Pas pire que dans d'autres zones urbanisées ; travailler sur les causes avant de penser solution en termes d'infrastructures ; distinguer périodes touristiques du reste de l'année.
- Insécurité des déplacements associés à cette situation
Mieux connaître les causes (zones et équipements accidentogènes)
- Nécessité de préserver l'environnement naturel exceptionnel du B. A.
renforcée par la nécessité de changer d'approche en évitant d'augmenter les impacts sur la biodiversité et le changement climatique



Contribution à la concertation sur l'opération :
« Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin »
ATELIER DE TRAVAIL Mobilités

Les objectifs globaux :

- *Améliorer les modes de déplacements au service de la population du Nord Bassin (Faciliter et améliorer tous les types de déplacements)*
- *Diminuer les impacts sur l'environnement (GES, Biodiversité) liés aux déplacements et privilégier l'approche ERC (Eviter, Réduire, Compenser) dans ce Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin (PDDNB)*
- *Avoir une politique de l'urbanisme s'inscrivant dans la politique de transition écologique du territoire avec laquelle le PDDNB doit être en cohérence.*
- *Diminuer, optimiser et maîtriser l'usage de véhicules individuels*
- *Améliorer la sécurité des usagers*



Contribution à la concertation sur l'opération :
« Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin »
ATELIER DE TRAVAIL Mobilités

Actions prioritaires :

- **Mieux connaître les besoins actuels de déplacements :**
 - ▶ *enquêtes auprès des ménages (familles, enfants, retraités, foyers sans voitures, PMR, trajets domicile travail, loisirs, courses, marché, école,..)*
 - ▶ *Auprès des entreprises locales (petits commerçants, artisans, services,...)*
- **Mais aussi les besoins futurs :**
 - ▶ *Seul scénario acceptable, celui maîtrisant la croissance démographique excluant de nouvelles infrastructures routières et l'extension de l'urbanisation*
- **Expérimenter une offre de transport en commun plus développée**
adaptée à des déplacements urbains (horaires plus fréquents, capacités adaptées, montée facilité, correspondances respectées, ...)
- **Évaluer et faire évoluer l'offre**



Contribution à la concertation sur l'opération :
« Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin »
ATELIER DE TRAVAIL Mobilités

Préconisations :

- On change de paradigme. Pas de choix préétabli de solution.
Les solutions à mettre en œuvre seront complexes et multiples.
Créer une nouvelle route de contournement ne répondra pas à l'ensemble des besoins, en créera des nouveaux.
Choisir une infrastructure lourde et figée (une ligne de tram) risque de manquer de souplesse.
Des solutions intelligentes, non émettrices de GES sont en train d'émerger (véhicules connectés automatiques)
- Plus de destruction d'espace naturel ou forestier, d'atteinte à la biodiversité *(elle s'effondre partout ! Arrêtons le massacre)*
- Privilégions l'usage des équipements existants *(voiries existantes)* en optimisant l'offre de services de transport et d'assistance aux déplacements.
Soyons plus efficaces, puis plus efficients dans les usages



Contribution à la concertation sur l'opération :
« Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin »
ATELIER DE TRAVAIL Mobilités

Propositions :

- Concevoir une offre plurielle, matricielle, évolutive *répondant aux différents besoins (S'inscrire dans une "Approche usager")*
- Rechercher les solutions innovantes en matière de solution de déplacements durables mises en œuvre ailleurs *(Faire un "benchmark")*
- Déployer progressivement et l'accompagner d'information, de communications auprès des usagers, *(Mesurer l'efficacité - réponse aux besoins, satisfaction des usagers)*
- S'appuyer sur les technologies d'assistance aux usagers *(applications internet, smartphone, affichages dynamiques) permettant aux usagers de choisir (temps de trajet prévisible, taux de disponibilité d'équipements (parkings, places vélos,)*
- Intégrer cette nouvelle approche au dispositif de secours aux blessés, aux malades, de lutte contre l'incendie *(les reconcevoir le cas échéant).*



ÉCHANGES SUR LA CONTRIBUTION

RAPPEL DES PROCHAINS ATELIERS THÉMATIQUES

- **Session 2 :**

- **Préservation de l'environnement** (14 décembre 2017 à 18h00)

- **Session 3 :**

- **Mobilités** (10 janvier 2018)



MERCI DE VOTRE ATTENTION