



14 décembre 2017

ATELIER DE TRAVAIL

Préservation de l'environnement

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 « préservation de l'environnement »
- 3) Échanger et s'accorder 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**
- **Travail en tables rondes**
- **Synthèse et conclusion**
- **Présentation de contributions et échanges :**
 - Michel Bovio (Bétey Environnement)
 - Marie-Hélène Ricquier (Écocitoyens du Bassin d'Arcachon)
- **Rappel des prochains ateliers**



SYNTHÈSE DE LA PREMIÈRE SESSION D'ATELIERS

PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIÉS : POINTS DE VIGILANCE (1/2)

- **Place importante de la voiture et nécessité de proposer des alternatives**
- **Menaces concernant la sensibilité des milieux naturels :**
 - La forêt
 - Risque d'atteintes au fonctionnement hydraulique de la forêt cultivée
 - Préservation du lien entre la forêt et le littoral
 - La faune
 - Préservation de la biodiversité faunistique et floristique (sylvestre, etc.)
 - Risque de traversée de la faune sauvage (grands mammifères, etc.) sur les voies
 - Les milieux humides (zones humides, lagunes, milieu marin)
 - Préservation des zones humides
 - Limitation des impacts directs et indirects vers le milieu marin
 - Risque de coupure des cours d'eau et des transits sédimentaires
- **Sécurité des déplacements sur la RD3**

PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIÉS : POINTS DE VIGILANCE (2/2)

- **Menaces relatives à la création d'une nouvelle infrastructure :**
 - Privilégier des scénarios empruntant des fragmentations déjà existantes
 - Augmentation du trafic et des nuisances écologiques associées (pollutions, HAP, déchets)
 - Risque de dissociation du Bassin et de la forêt
 - Risque de modification de l'hydrographie et des drainages naturels du massif forestier
 - Accentuation de la fragmentation des milieux
 - Perturbation de la vie de la faune, destruction de la vie naturelle de la forêt : mortalité faunistique directe et indirecte
 - Extension de l'urbanisation avec risque d'atteinte au massif forestier

PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIÉS : BÉNÉFICES POTENTIELS

- **Améliorer le système global des mobilités existant :**
 - Préserver la piste cyclable
 - Développer l'offre de transports collectifs (transport électrique, desserte des hameaux rétro-littoraux par l'autobus ou le transport à la demande)
 - Améliorer l'intermodalité et les connexions TER / transports en commun
- **Mieux protéger les milieux naturels :**
 - Améliorer les continuités terre/mer par des aménagements/ouvrages, ainsi que pour la faune sauvage sur la partie terrestre
- **Améliorer les infrastructures routières :**
 - Améliorer les continuités terre/mer par des aménagements/ouvrages, ainsi que pour la faune sauvage sur la partie terrestre
 - Privilégier les infrastructures existantes pour préserver les milieux naturels et la biodiversité



ÉCHANGES SUR LA PRÉSENTATION



TRAVAIL EN TABLES RONDES

FONCTIONNEMENT DE L'ATELIER

- **1^{er} temps de travail : définition de pistes de travail dans un cadre « idéal » du point de vue de la thématique concernée (10 min)**
- **2nd temps de travail : définition de pistes de travail dans un cadre jugé « inacceptable » du point de vue de la thématique concernée (10 min)**
- Restitution (10 min)
- **3^e temps de travail : Propositions médianes, acceptables, équilibrées, réalistes, souhaitables (20 min)**
- Restitution et échanges (20 min)



SYNTHESE ET CONCLUSION



CONTRIBUTION DE MICHEL BOVIO
(BÉTEY ENVIRONNEMENT)



Notre contribution à la concertation sur l'opération :

« Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin »

organisée par le Département de la Gironde

- Crée à Andernos les Bains en 1998 avec initialement l'objectif de **mettre en valeur et protéger le ruisseau le Bétey** et aussi les autres ruisseaux qui se jettent dans le Bassin d'Arcachon, l'association Bétey Environnement contribue dans ce cadre par des actions de **nettoyage des ruisseaux et des rives**, de **sensibilisation** (écoles, riverains, public, ...), de **surveillance** (prélèvements et analyses,..), de **vigilance** (PLU, SCoT...) à la protection et à la mise en valeur du patrimoine naturel du Nord Bassin.
- Le Bétey, comme la plupart des ruisseaux à l'entour, ne mesure que quelques kilomètres, mais a un **bassin versant très important** en amont de sa source et qui recouvre à la fois des **zones forestières et des zones urbanisées**.



Notre contribution à la concertation sur l'opération :

« Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin »

organisée par le Département de la Gironde

- les ruisseaux et leurs bassins versants sont des milieux naturels qui abritent une **vie animale et végétale intense (zones humides...)**, avec de **nombreuses espèces protégées**.
- ils sont aussi **très fragiles** : les **interventions humaines** (déboisements, cultures, routes, constructions, ...) ont déjà **largement perturbé ces équilibres complexes**, ce qui reste des forêts est l'écrin et le poumon de l'éco-système du Bassin : la forêt est un biotope cohérent, chaque amputation fragilise l'ensemble.
- Depuis le début des années 2000, l'**IFREMER** et le **SIBA** ont constaté sur le Bassin une **forte régression des zostères** ainsi qu'une **baisse répétée de la natalité des naissains d'huîtres**, s'en inquiètent, et en recherchent les causes.
- Les ruisseaux ont vu en même temps une **notable réduction de la vie aquatique animale et végétale** (cf analyses de type Vigie-Rivière).



Notre contribution à la concertation sur l'opération :

« Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin »
organisée par le Département de la Gironde

- Une première constatation inquiétante est **l'augmentation du taux d'hydrocarbures** dans les eaux du Bassin et des cours d'eau.
- Sans attendre la découverte de toutes les causes de cette dégradation de la santé du Bassin, il nous paraît nécessaire de **prendre des mesures en faveur de la limitation de la circulation routière** qui contribue fortement à répandre des déchets d'hydrocarbures dans l'air (échappements) et dans l'eau (ruissellements...).
- D'autres voies en cours d'étude sont bien sûr les domaines des pesticides et des micropolluants.



Notre contribution à la concertation sur l'opération :

« Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin »
organisée par le Département de la Gironde

- Les cartes de la région montrent très clairement que les **côtes du Bassin sont de plus en plus urbanisées**, et que les infrastructures continuent à donner la priorité au **transports individuels motorisés**.
- La succession continue des villes côtières met en danger le respect des **trames vertes bleues** réglementées par les lois Grenelle 2, qui permettent d'assurer dans notre cas une **libre circulation de la vie animale et végétale** jusqu'au bord du Bassin.
- L'accroissement non contrôlé de la population aussi bien sédentaire que touristique conduit à chaque afflux humain à une **saturation des infrastructures**.
- En conclusion de ce constat, on peut dire que nous vivons désormais au dessus de nos moyens, sans nous être rendu compte, apparemment, que le **Bassin d'Arcachon est un domaine fini** dans lequel nous laissons se développer une **activité humaine non limitée**, qui a déjà provoqué **des dégradations dont nous n'avons pas identifié l'origine et contre lesquelles nous n'agissons pas**.



Notre contribution à la concertation sur l'opération :

« Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin »

organisée par le Département de la Gironde

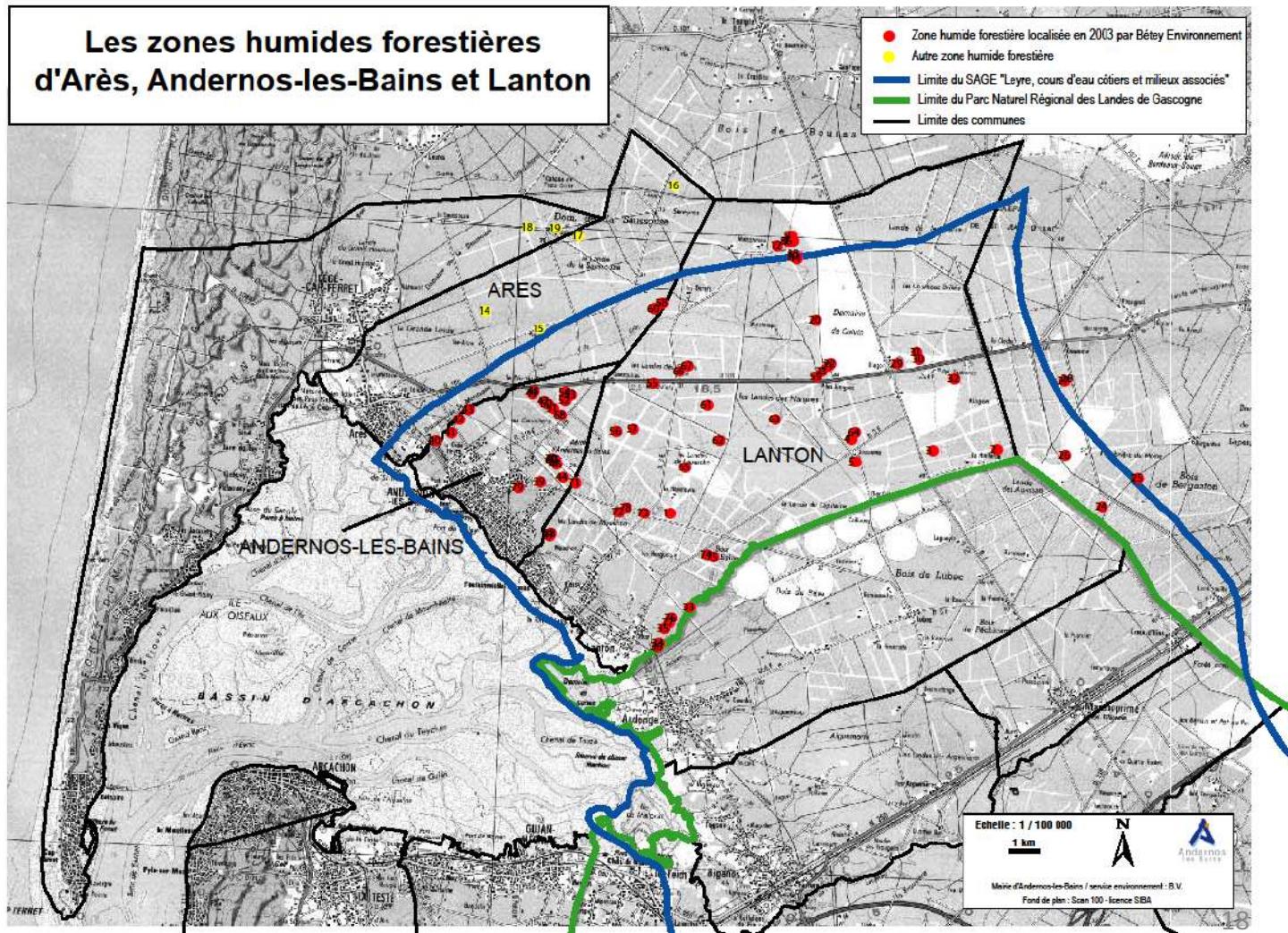
- Concernant les déplacements humains autour du Bassin, nous préconisons de donner la **priorité au développement des transports en commun** actuellement insuffisants et inadaptés, notamment en utilisant mieux l'emprise de la piste cyclable qui relie justement les villes du Nord-Bassin, qui ne nécessite ni expropriation, ni destruction de surfaces naturelles, et qui est très mal exploitée actuellement pour les déplacements autour du Bassin.
- La construction d'une voie routière rétro-littorale :
 - **détruirait une grande partie de la forêt**
 - **interromprait les trames vertes et bleues** en ajoutant une nouvelle fragmentation
 - porterait atteinte à plusieurs **espèces animales et végétales protégées**
 - contribuerait encore à **renforcer la circulation automobile et les transports particuliers**
 - attiserait la convoitise des promoteurs pour des constructions le long de cette voie (voir l'exemple du Sud Bassin), et contribuerait encore à **l'augmentation incontrôlée de la population.**



Notre contribution à la concertation sur l'opération :

« Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin »

organisée par le Département de la Gironde





ÉCHANGES SUR LA CONTRIBUTION



CONTRIBUTION DE MARIE-HÉLÈNE RICQUIER
(ÉCOCITOYENS DU BASSIN D'ARCACHON)



Plaidoyer pour un transport en commun en site propre et/ou partagé

par l'association
Écocitoyens du Bassin d'Arcachon

Transports en commun existants

BUS TRANSGIRONDE 610

- Fréquence insuffisante
- Horaires peu fiables
- Ne sort pas de la RD3 saturée à certaines heures ou périodes
- Pas ou peu de correspondances avec le train
- Pas ou peu de correspondances pour la clinique d'Arès ou les quartiers éloignés des centres

BUS COBAN

- Saturé en semaine
- Hors service week-end et jours fériés

Comment délester la RD3 ?

- Grâce à un transport en commun en site propre**

Pourquoi en site propre ?

- Pour aller à vitesse constante sans être gêné par la circulation**

Pour un projet faisable financièrement viable évolutif et souple

il faut :

- un site**
- un véhicule**

Site

**l'ancienne voie de chemin de fer
propriété du Conseil Départemental
largeur = 11 m**

Liaison Soulac-Le Verdon



Tram-train

Avantage : peut transporter un grand nombre de personnes

**Inconvénient : oblige à recréer la voie ferrée sur l'emprise
de 11m et à supprimer la piste cyclable**

Faisabilité ? Coût ?

**Refaire une voie ferrée =
pose de caténaires, signalisation ferroviaire et routière,
passages à niveau,
ponts à élargir, voies d'évitement (croisement des trains)**

=

Problèmes de sécurité

**Si piste cyclable parallèle : obligation de clôturer,
où passent les piétons ?**

Tram-train

**Avantage : capacité d'occupation supérieure au bus
places 147 debout - 56 assises**

Prix d'une rame 300 000 €

**Prix de l'infrastructure : ~ 3 millions €/km = pour 23 km : 69 millions €
soit 1,2 à 1,5 million € pour la voie, idem pour la caténaire + la pose de quais**

**Ajouter la signalisation ferroviaire et routière, un passage à niveau automatique pour la
traversée de la RN250**

Coût en personnel : salaire mensuel 1 800 € + charges

Coût de formation entre 3 000 et 6 000 €

**Pas de possibilité de desserte Centre médical d'Arès, centres commerciaux, quartiers
éloignés des centres-ville**

**Bien qu'intéressant, le projet nécessite de gros travaux
et d'importants investissements**

Bus électrique

Avantages

- Voie de circulation en site propre
- Coût réfection plateforme piste avec barrière de sécurité pour les cycles : 2 millions €
- Croisements routiers nécessitant peu d'investissement
- Souplesse de desserte (CM Arès, centres commerciaux)
- Possibilité de location longue durée - pas de frais d'entretien
- Possibilité d'utiliser des bus au gaz dans un premier temps
- Formation des chauffeurs (titulaires permis D)

Bus électrique

Temps de parcours

- Vitesse d'exploitation commerciale moyenne 20 à 30 km/h (idem pour le tram)
- Lège-Biganos avec desserte des communes de Lège - Arès - Andernos - Taussat - Lanton - Audenge - Biganos avec terminus gare SNCF : 45 mn
- 2 ou 3 arrêts facultatifs à la demande par commune
- Prolongement possible à certaines heures vers le centre commercial de Biganos : 55 mn
- Horaires en adéquation avec la desserte ferroviaire de Facture-Biganos

Bus électrique

Exemple d'horaires

Lège église	06.50	06.19	06.59	07.34	08.04	08.29	09.24
Arès gare	06.57						
Andermos gare	06.05						
Mauret	06.10						
OT Taussat	06.15						
Cassy	06.18						
Lanton	06.21						
Audenge	06.26						
Biganos gare SNCF	06.35	06.59	07.39	08.14	08.49	09.14	10.09
Biganos correspondance	06.39	07.06	07.49	08.24			
Bordeaux gare SNCF	07.05	07.39	08.12	08.55			

Bus électrique

Prix entre 415 000 et 455 000 €

**Pour un service régulier sur une semaine
compter 4 véhicules**

**En fonction de l'étude de marché et du taux d'occupation
prévoir 2 bus en tête de ligne à Lège et Biganos-gare**

**compter 5 chauffeurs
pour attribuer les repos hebdomadaires**

Coût matériel fourchette haute 1,9 millions €

Coût personnel 8 000 €/mois x 12 = 96 000€

Bus électrique

Dans un premier temps et aux heures creuses : minibus
Aux heures de pointe : grands bus



L'étude TRANSAMO pour le compte du Sybarval vient conforter notre proposition

**TRANSAMO a fait une analyse comparative
train - tram-train - tramway - câble - bus**

**Seuls le tram-train et le bus seraient des modes adaptés
pour le Nord Bassin**

**Les autres modes présentent un coût prohibitif
et/ou des contraintes techniques**

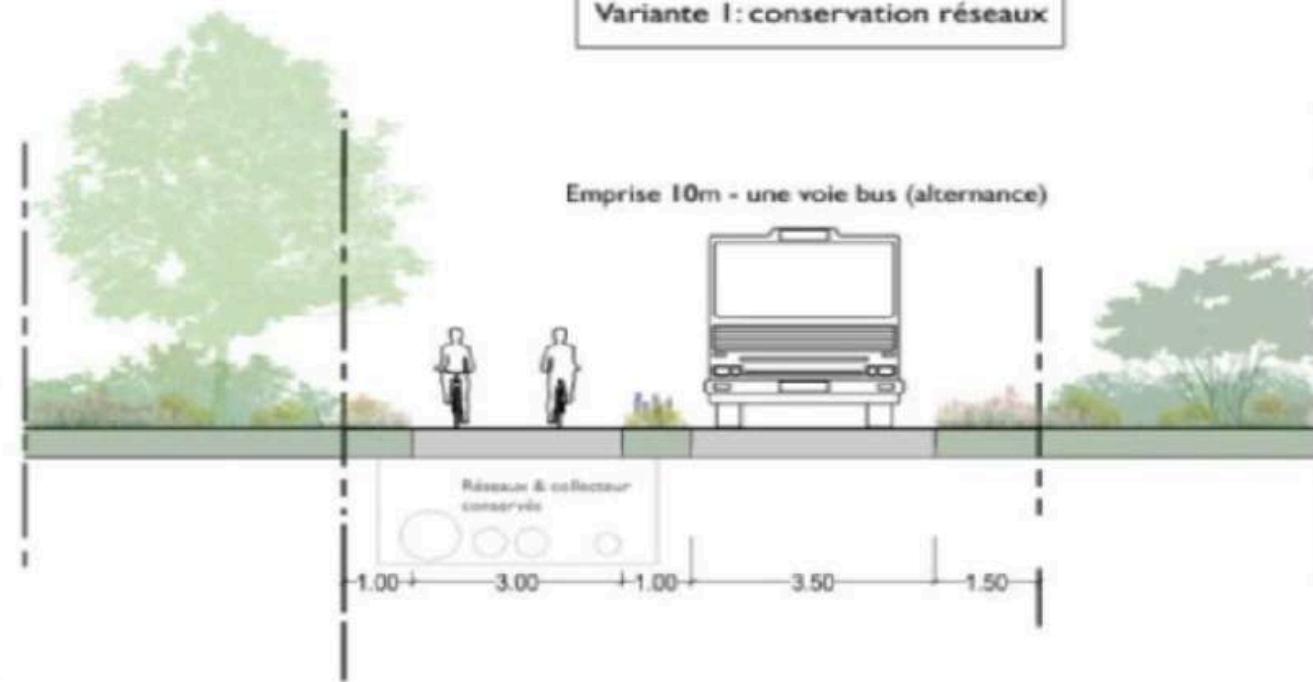
Il en ressort que

- **le tram-train n'est pas pertinent dans l'immédiat**
**Il le deviendrait sur le long terme lorsque les centre-bourgs
seront ultra-densifiés**
- **le bus à haut niveau de service**
est le mode de transport en commun le plus adapté
« car le plus souple en insertion et exploitation »

La solution bus en site propre et partagé qui alterne piste cyclable et RD3 lorsque la piste s'éloigne de l'urbanisation est donc pertinente et à étudier en priorité

Variante 1: conservation réseaux

Emprise 10m - une voie bus (alternance)





ÉCHANGES SUR LA CONTRIBUTION

RAPPEL DES PROCHAINS ATELIERS THÉMATIQUES

■ Session 3 :

- Mobilités (10 janvier 2018)



PROJET
DE
DÉPLACEMENTS
DURABLES
DU
NORD-BASSIN

MERCI DE VOTRE ATTENTION