

Compte-rendu de l'atelier de travail « développement économique et attractivité du territoire » (7 décembre 2017 – session 2)

Participants :

- CEBA (+ ECOCITOYENS DU BA) : MARIE-HÉLÈNE RICQUIER
- ARC' EAU (ET BAE) : JEAN FRIBOURG
- BETEY ENVIRONNEMENT : MICHEL DUTROP
- INTERCLUB / C2BA : JOËL CONFOULAN
- CACBN : ANNABELLE BALESTON-ROBINEAU
- CLUB D'ENTREPRISES DEBA : ULRICH CHOFFLET
- OFFICE DE TOURISME CŒUR DE BASSIN : EMMANUELLE LAVERNHE
- COBAN : CHARBIT MYRIAM
- SDIS : CHARLES LAFOURCADE
- PAYS BARVAL : DEPREISSAT SYLVAIN

- DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE: ALAIN LEDUC, PHILIPPE GUIGNARD, FLORENT GESTIN, ERIC JUPIN,
- BUREAU NEORAMA: CAMILLE HOLLEBECQUE, GRÉGOIRE NOETINGER
- CNDP : HÉLÈNE SARRIQUET (GARANTE DE LA CONCERTATION)

Introduction

En introduction, Camille HOLLEBECQUE, Cheffe de projet de Neorama, a présenté les objectifs ainsi que l'ordre du jour de l'atelier.

Alain LEDUC, Chef du projet de déplacements durables du Nord Bassin (Département de la Gironde), a ensuite présenté la synthèse du premier atelier consacré à la thématique.

Les points de vigilances identifiés au cours du premier atelier se regroupent au sein de quatre catégories :

- Faible performance du système global des mobilités existant ;
- Faiblesses et menaces concernant la sécurité ;
- Menaces sur la vie locale et l'apaisement des centre-bourgs
- Menaces concernant l'attractivité du territoire.

Les bénéfices potentiels identifiés également de plusieurs ordres :

- Promotion de nouveaux services de mobilité ;
- Amélioration des déplacements et du transport logistique ;
- Liaison de proximité alternative pour dé-saturer la RD3 ;

- Favorisation des modes actifs de déplacement ;
- Développement de l'offre de transports collectifs.

Échanges et avis des participants sur la présentation

Joël CONFOULAN, Président de Club Business Bassin d'Arcachon (C2BA) – Sur le fait d'« améliorer l'accessibilité entre le Nord et le Sud Bassin », je souhaiterais que l'on ajoute le Val de l'Eyre, en disant « améliorer l'accessibilité entre le Nord Bassin, le Val de l'Eyre et le Sud Bassin ».

Camille HOLLEBECQUE, Cheffe de projet de Neorama – C'est bien noté.

Marie Hélène RICQUIER, Écocitoyens du Bassin d'Arcachon – Dans le compte-rendu du précédent atelier, il est écrit « 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) ». Mais, en ce qui concerne Andernos, il faut savoir que la partie qui se trouve sous la ligne électrique est la plus riche en biodiversité, en termes de plantes protégées, de papillons et d'insectes. Il y a des zones humides.

Alain LEDUC, Chef du projet de déplacements durables du Nord Bassin (Département de la Gironde) – En effet, il s'agissait là du compte rendu des éléments exprimés par les acteurs lors du travail en table ronde.

Marie Hélène RICQUIER, Écocitoyens du Bassin d'Arcachon – La mairie d'Andernos a fait réaliser un inventaire naturaliste sur cette partie dans le cadre de son PLU. Nous n'avons pas eu encore le rapport de cette expertise. J'ai demandé à M. le Maire que l'on puisse vous transmettre cette étude.

Éric COIGNAT, Adjoint au Maire d'Andernos-les-Bains en charge des ports, du littoral, du développement durable, de l'environnement et de la police – J'ai lu l'étude dont vous parlez, Madame Ricquier. Elle confirme la sensibilité du milieu naturel à cet endroit. Je soumettrai votre demande de transmettre au Département cette étude.

Joël CONFOULAN, Président de Club Business Bassin d'Arcachon (C2BA) – Sur la question des zones humides, il faut quand même rappeler qu'elles ne sont pas toutes naturelles. Il y en a aussi un certain nombre qui sont artificielles. Évidemment, elles sont là et on doit les protéger. Toutefois, on pourrait très bien envisager de les déplacer comme on le fait aujourd'hui en Suède et aux Pays Bas.

Marie Hélène RICQUIER, Écocitoyens du Bassin d'Arcachon – Dans la logique « éviter, réduire, compenser », nous nous pensons qu'il faut avant tout chercher à éviter, avant de penser à réduire ou à compenser.

Travail en tables rondes

Suite au temps d'échanges et d'avis sur la présentation, les participants se sont répartis en deux groupes et ont travaillé en tables rondes pendant environ trente minutes, suivant le format d'animation « ateliers de scénarios ».

L'objectif pour chaque table était :

- dans un premier temps de rechercher ce que pourrait être la « réponse idéale » ;
- dans un second temps de rechercher ce que pourrait être la « réponse inacceptable » ;.

Suite à une restitution par table de ce premier temps de travail, chacune des tables a ensuite travaillé, pendant une trentaine de minutes, sur des « réponses médianes » à partir des pistes de travail dégagées par l'autre table.

Ces solutions médianes ont elles-mêmes fait l'objet d'une restitution à l'ensemble des participants par les rapporteurs désignés sur chaque table. Cette restitution a donné lieu à un échange final entre les participants.

La synthèse des travaux de l'atelier figure ci-dessous.

Synthèse des échanges en tables rondes

➤ Table n°1

Réponse idéale

- Mixer plusieurs solutions :
 - *voie rétro-littorale pour désengorger les centres villes ;*
 - *optimisation des solutions de transport collectif ;*
 - *aménagements de parkings en périphérie des centres bourgs pour proposer des modes de déplacements doux, notamment pour les touristes (balades, etc.) pour rejoindre les centre-villes.*
- proposer des plateformes logistiques pour les semi-remorques afin de pouvoir changer vers des camions de plus petite taille
- Travailler avec des entreprises exemplaires (telles que Smurfit Kappa) qui pourraient proposer à ses salariés des offres de mobilité et aider d'autres petites entreprises
- Communication sur les outils existants et les offres de déplacements existants pour rejoindre les sites majeurs et pôles d'attractivité du territoire

Réponse inacceptable

- Ne rien faire, car les voies existantes sont déjà saturées, la population croît et l'attractivité touristique augmente
- Ne traiter qu'un des volets des solutions abordées dans le scénario idéal

➤ Table n°2

Réponse idéale

- Trouver un équilibre pour l'avenir du Bassin d'Arcachon, en conciliant le respect du développement économique, développement démographique, préservation de l'équilibre écologique
- Limiter l'attractivité touristique du bassin d'Arcachon tout en prenant en compte le problème de fond du hors saison
- Mettre en place un moratoire sur le développement touristique

- Donner la priorité aux transports en commun à défaut de pouvoir limiter la croissance démographique et le développement touristique (un bus électrique, par exemple, utilisant partiellement la piste cyclable)
- Coordonner les horaires et les liaisons entre les offres de déplacements
- Développer les itinéraires doux, les itinéraires de logistique, le transport à la demande, les parcs à vélo pour concourir à la différenciation des déplacements selon leur nature (logistique, déplacement pendulaire, déplacements de proximité).
- Logistique : allusion à la saturation de Marcheprime (proposition d'un contournement de Marcheprime)
- Développer le tissu économique local pour limiter les déplacements Bassin / Métropole bordelaise
- Utiliser le SCoT comme outil de planification

Réponse inacceptable

- Accepter un scénario de croissance démographique au fil de l'eau (+ 2,5%)
- Que les solutions apportées aboutissent à la destruction des ressources forestières et à l'artificialisation du sol
- Ne pas analyser suffisamment les impacts négatifs potentiels sur l'environnement

➤ **Table n°1 – Solutions médianes (sur la base des pistes de travail de la table n°2)**

- Réorienter les pratiques touristiques plutôt que les limiter, diversifier les formes de tourisme
- Sensibiliser les publics touristiques à des pratiques vertueuses pour inciter au changement de comportement en proposant une offre de mobilité lisible/fiable/multiple et innovante pour le mener à destination
- Améliorer et simplifier l'intermodalité pour une appropriation et la cohérence des offres
- Canaliser/orienter les flux pour limiter les déplacements parasites et les concentrer vers des zones « relais » ou « tampon » concentrant des offres collectives et de rabattement
- Faire émerger/développer des plans de déplacement d'entreprises et inter-entreprises et créer des synergies entre sites (rationaliser et optimiser) → rôle conjoint entre action publique et initiative privée
- Aspect communication : disposer d'une information en temps réel pour orienter les décisions, gagner du temps et optimiser l'usage de l'offre alternative
- Logistique : rééquilibrer une logique de desserte finale des entreprises, en proportionnant les moyens de livraison
- Etre dans une approche de prévention par rapport à la saturation des réseaux et adapter le transport de marchandises avec des moyens plus urbains

➤ **Table n°2 – Solutions médianes sur la base des pistes de travail de la table n°1 :**

- Séquencer les actions en commençant par le traitement des points noirs et mettant en place un calendrier d'actions prioritaires
- Différencier les natures de déplacements pour hiérarchiser les axes de déplacements en fonction des usages et des gabarits
- Optimiser les solutions de déplacements en articulant mieux les modes de déplacements et en les coordonnant (question des horaires et adaptation des gabarits)
- Rendre les solutions de déplacements plus lisibles (travail de communication)

- Priorisation des actions :
 - 1) *Rendre les transports en commun prioritaires*
 - 2) *Développer les parkings en périphérie et les centres de dégroupage*
 - 3) *créer une voie rétro-littorale,*

Échanges sur les restitutions du travail en tables rondes

Joël CONFOULAN, Président de Club Business Bassin d’Arcachon (C2BA) – Il faudrait également prendre en compte les nouvelles possibilités de livraisons par drones. Ce nouveau mode de livraison sera mis en service dès l’année prochaine en France, avec un certain nombre d’enjeux.

Éric COIGNAT, Adjoint au Maire d’Andernos-les-Bains en charge des ports, du littoral, du développement durable, de l’environnement et de la police – En parallèle de ce projet, il y a déjà deux pôles de travail sur ce sujet-là : avec la COBAN qui organise un certain nombre d’ateliers, et avec la Députée qui en a également organisé un. À toutes ces réunions, on voit grosso modo les mêmes acteurs qui sont présents. J’aimerais bien une fois pour toute que tout le monde travaille ensemble.

Marie Hélène RICQUIER, Écociotyens du Bassin d’Arcachon – Vous êtes favorable à une voie de contournement il me semble...

Éric COIGNAT, Adjoint au Maire d’Andernos-les-Bains en charge des ports, du littoral, du développement durable, de l’environnement et de la police – Ne déformez pas mes propos. Je suis favorable à une voie de contournement seulement à trois conditions : que l’on y associe le développement des transports en commun, qu’on mette en place des solutions de parking en extérieur ainsi que des voies douces pour apaiser les centres villes du Nord Bassin.

Marie Hélène RICQUIER, Écociotyens du Bassin d’Arcachon – Merci d’être un élu présent à ces réunions. Je vous suis reconnaissante d’être présent et de me répondre.

Joël CONFOULAN, Président de Club Business Bassin d’Arcachon (C2BA) – Je tiens simplement à souligner qu’il a été proposé de réaliser un moratoire sur l’expansion démographique. C’est une demande forte qui pose la question de la planification, du projet de territoire.

Éric COIGNAT, Adjoint au Maire d’Andernos-les-Bains en charge des ports, du littoral, du développement durable, de l’environnement et de la police – Aujourd’hui les plans locaux d’urbanisme sont extrêmement contraints, par un certain nombre de lois : la loi ALUR, les lois sur la préservation de l’environnement, les trames vertes et bleues, le Schéma régional de cohérence écologique, etc., Tous ces dispositifs rendent les choses extrêmement compliquées et réduisent fortement les marges de manœuvre en matière d’urbanisme.

Camille HOLLEBECQUE, Cheffe de projet de Neorama – Ces éléments sont importants à prendre en compte, mais il ne s’agit pas ici de débattre sur ces options.

Michel DUTROP, Bétay Environnement – C’est tout le débat autour du SCoT.

Camille HOLLEBECQUE, Cheffe de projet de Neorama – Oui, effectivement, mais ce n'est pas le sujet aujourd'hui de refaire le débat sur le SCoT.

Michel DUTROP, Bétéy Environnement – Les délais de réalisation qu'une infrastructure routière neuve (voie de contournement) sont beaucoup plus importants que ceux concernant le développement des transports en communs et des mobilités douces. Ces dernières solutions étant plus faciles et plus urgentes.

Éric COIGNAT, Adjoint au Maire d'Andernos-les-Bains en charge des ports, du littoral, du développement durable, de l'environnement et de la police – Oui certainement, mais je pense que ces solutions sont complémentaires à terme.

Marie Hélène RICQUIER, Écocitoyens du Bassin d'Arcachon – Je voudrais simplement partager une information sur le SCoT. Il est en appel devant la Cour administrative d'appel, et l'audience a lieu le 14 décembre prochain.

Éric COIGNAT, Adjoint au Maire d'Andernos-les-Bains en charge des ports, du littoral, du développement durable, de l'environnement et de la police – En ce qui concerne le SCoT, l'équipe municipale d'Andernos n'y a pas contribué.