

Compte-rendu de l'atelier de travail « préservation de l'environnement » (14 décembre 2017 – session 2)

Participants :

- CEBA (+ ECOCITOYENS DU BA) : MARIE-HÉLÈNE RICQUIER
- SDIS : CHARLES LAFOURCADE
- BASSIN D'ARCACHON ECOLOGIE : FRANÇOISE BRANGER
- SEPANSO GIRONDE : PIERRE VUILLEUMIER
- COMMUNE D'ANDERNOS LES BAINS : ERIC COIGNAT
- BETEY ENVIRONNEMENT : MICHEL BOVIO
- NATURE GASCONNE : ALEXANDRE BERT
- COBAN : STÉPHANIE COYAULT
- CONSERVATOIRE DU LITTORAL : FRÉDÉRIC BERGEZ CASALOU
- PNR L.G. (SAGE / CLE) : CATHY NAVROT
- SYBARVAL : ANTHONY DOUET
- COMMUNE DE LEGE CAP FERRET : CATHERINE GUILLERM

- DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE : ALAIN LEDUC, PHILIPPE GUIGNARD, FLORENT GESTIN, CHRISTOPHE LESUEUR, FRANCK UTEAU
- 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, l'ordre du jour de l'atelier et la synthèse du premier atelier consacré à la thématique.

Les points de vigilances identifiés lors du premier atelier se regroupent au sein de 4 catégories :

- **Place importante de la voiture et nécessité de proposer des alternatives**
- **Menaces d'atteintes aux milieux naturels sensibles (forêt, faune, milieux humides)**
 - La forêt
 - *Risque d'atteinte au fonctionnement hydraulique de la forêt cultivée*
 - *Nécessité de préserver le lien entre la forêt et le littoral*
 - La faune et la flore

- *Nécessité de préserver la biodiversité*
- *Risque de traversée de la faune sauvage sur les voies*
- Les milieux humides (zones humides, lagunes, milieu marin)
 - *Nécessité de 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**
- **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
 - Risque de dissociation du Bassin et de la forêt
 - Risque de modification de l'hydrographie du massif forestier
 - Accentuation de la fragmentation des milieux
 - Perturbation de la vie de la faune, destruction de la vie naturelle de la forêt
 - Extension de l'urbanisation avec risque d'atteinte au massif forestier

Les bénéfices potentiels identifiés étaient également de plusieurs ordres :

- **Améliorer le système global des mobilités existant :**
 - Préserver la piste cyclable
 - Développer l'offre de transports collectifs
 - 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 :**
 - Privilégier les infrastructures existantes pour préserver les milieux naturels et la biodiversité

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

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

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

-

Réponse inacceptable

-

➤ Table n°1

Réponse idéale

- Création d'un tram train ou bus (transport en commun public) en site propre
- Mise en place d'une voie parallèle à la RD3 avec transports en commun et mode doux, tout en préservant la forêt et les zones humides, le plus près possible du tissu urbain actuel

Réponse inacceptable

- Créer une route dans les zones humides
- Maintenir la situation actuelle avec engorgement (scénario du statu quo)
- Créer une route éloignée avec plusieurs raccordements vers les bourgs (réseau de routes nouvelles) qui risquerait d'encourager l'urbanisation vers la route
- Ne rien faire : conditions de sécurité de la RD3 déplorables, accès des secours et délais des interventions
- Destruction des zones humides et des continuités écologiques

➤ Table n°2

Réponse idéale

- Aucune nouvelle infrastructure
- Maitriser la croissance démographique et donc l'urbanisme
- Développer l'intermodalité et les mobilités alternatives
- Solutions de type « Vélib » de vélos en libre-service.

Réponse inacceptable

- Laisser la démographie galoper et continuer à essayer d'attirer l'extérieur

- Construire de nouvelles infrastructures fracturantes par rapport aux continuités écologiques
- Ne rien faire
- Arrêter les efforts fournis en matière de mobilité douce

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

- Mettre en place des contraintes dans les documents d'urbanisme qui encadrent la croissance et l'urbanisation → pour un urbanisme plus dense et moins étalé
- 2 possibilités :
 - *Mise en place d'un transport en commun cohérent en site propre*
 - *Trouver des solutions en utilisant les axes fragmentants existants (pistes DFCL, ligne RTE)*

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

- Création d'un transport en commun en site propre
- Création de parkings périphérie des bourgs (controversé)
- Solution location vélos (comme le Vélib)
- Améliorer les transports en commun existants
- Diversifier l'offre de transports en commun
- Création d'une route rétro-littorale (controversé)
- Utilisation des pistes forestières et de la ligne à haute tension (controversé)

[Échanges sur les restitutions du travail en tables rondes](#)

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 – Pourquoi ne pas utiliser les pistes forestières ? Je pars du principe que s'il y a un transport en commun qui est créé sur la RD3, vu le nombre de voitures que l'on voit aujourd'hui au quotidien, ce n'est pas sans le délestage d'une partie du trafic que ce transport sera efficient. Si on veut un transport en commun efficace sur la RD3, il faut faire passer les véhicules qui n'ont rien à y faire sur une autre voie. Il ne faut pas caricaturer les choses. Cela ne demande pas de détruire la forêt, mais simplement de reprendre une piste forestière déjà existante, sur laquelle certains circulent déjà. Je sais que Françoise Branger va dire « non », mais je l'assume.

Françoise BRANGER, Présidente de Bassin d'Arcachon Écologie – On n'est pas d'accord là-dessus, c'est clair. Je suis d'accord sur l'idée de délester la RD3 d'une partie du trafic. Mais je pense que cela peut se faire par un transport en commun en site propre, la piste cyclable à côté et le développement d'autres pistes. Mais toute nouvelle voie routière n'est pas tolérable car cela perturbe la circulation faunistique. Si vous allez en forêt, je vous invite à regarder le nombre d'empreintes qu'on peut voir sur les pistes. Ce sont des fragmentations aujourd'hui traversées par les animaux. Ils ont de moins en moins d'accès à l'eau qui leur est pourtant vitale. Il y a de plus en plus déplacements vers les zones humides proches du Bassin car le territoire est de plus en plus fragmenté. C'est une véritable catastrophe. L'idée bucolique et charmante d'une petite route forestière ne correspond pas à la réalité. Une route départementale a une certaine largeur, des contraintes particulières de déboisement, de débroussaillage...

Présentation de contributions

Plusieurs participants ont présenté des contributions, dont les supports de présentation figurent en annexe :

- Michel BOVIO (Bétey Environnement) ;
- Marie-Hélène RICQUIER (Écocitoyens du Bassin d'Arcachon).

Michel BOVIO (Bétey Environnement)

Michel BOVIO (Président de l'association Bétey Environnement) a présenté une contribution sur les enjeux relatifs à la préservation de l'environnement dans le cadre du projet.

Il a tout d'abord présenté l'association Bétey Environnement, qui tire son nom d'un ruisseau d'Andernos-les-Bains. C'est initialement pour la mise en valeur et la protection du Bétey que l'association a été créée en 1988. Plus largement, l'association contribue aujourd'hui par des actions de nettoyage des ruisseaux et des rives, de sensibilisation, de surveillance et de vigilance (rappel des réglementations existantes dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme, ...) à la protection et à la mise en valeur du patrimoine naturel du Nord-Bassin.

Il a rappelé les caractéristiques particulières des ruisseaux semblables au Bétey qui alimentent le Bassin : un linéaire court de quelques kilomètres, un bassin versant très important en amont des sources et qui recouvre à la fois des zones forestières et des zones urbanisées. Les ruisseaux drainant l'eau de pluie de zones urbanisées, la qualité des eaux diminue et amoindrit la qualité de l'eau du Bassin d'Arcachon. Les nombreuses petites zones humides sur le bassin versant du Bétey (ruisseaux, lagunes, plans d'eau recensés en 2007 et classés dans le SAGE de la Leyre, zones Natura 2000, etc.) sont des milieux qui abritent une vie animale et végétale intense, avec de nombreuses espèces protégées et d'intérêt communautaire telles que : les isoètes, les drosophiles, la tortue cistude, la loutre, les circaètes, les engoulevents d'Europe, les busards, les chauves-souris, le vison d'Europe, ainsi que la jeunette très peu connue (plusieurs dizaines de milliers). Ces milieux humides, de même que la forêt sont extrêmement fragiles, complexes et cohérents, et chaque intervention humaine fragilise l'ensemble.

Depuis le début des années 2000, l'IFREMER et le SIBA ont constaté sur le Bassin une forte mortalité des huîtres, s'en inquiètent, et en recherchent les causes. On ne peut accuser la qualité des eaux des ruisseaux et du bassin versant dans le Bassin d'Arcachon, mais quand on constate que les ruisseaux ont vu en même temps une notable réduction de la vie aquatique animale et végétale, on est en droit de s'interroger. Une étude est menée actuellement sur la qualité des eaux des ruisseaux. Elle ne comporte pas d'analyse des produits potentiellement en cause. Une première constatation inquiétante est l'augmentation du taux d'hydrocarbures.

Au vu de ces constats, Michel Bovio a insisté sur la nécessité de prendre des mesures en faveur de la limitation de la circulation routière qui contribue à répandre des déchets d'hydrocarbures dans l'air et dans l'eau. Le Bassin d'Arcachon est un domaine fini autour duquel se développe une activité humaine illimitée, néfaste à l'environnement.

En termes de propositions, il a émis les possibilités suivantes :

- Développement prioritaire des transports en commun, jugés insuffisants et inadaptés ;

- Utilisation de la piste cyclable existante pour ce faire.

Il a affirmé son opposition à la construction d'une voie routière rétro-littorale.

Enfin, en présentant une carte avec la localisation des zones humides qui émaillent la forêt du Nord Bassin, il a insisté sur le fait qu'il y avait une vie précieuse et cohérente dans cet environnement, et que chacun avait responsabilité d'œuvrer à sa préservation.

➤ **Échanges sur la contribution**

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 – Il n'y a qu'une seule chose que je ne peux pas partager. C'est cette petite phrase qui consiste à dire que personne ne fait rien. Je ne peux pas vous laisser dire ça. On travaille beaucoup, et en particulier avec le SIBA, sur tous ces enjeux-là.

Michel BOVIO, Bétey Environnement – Il ne me semble pas avoir dit ça. Je n'ai pas dit ça.

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 – Alors, je m'en excuse si vous ne l'avez pas dit.

Michel BOVIO, Bétey Environnement – Vous avez raison de faire remarquer cela, et je reconnais aussi qu'il se passe des choses positives.

[Contribution de Marie-Hélène RICQUIER \(Écocitoyens du Bassin d'Arcachon\).](#)

Marie-Hélène RICQUIER (Représentante de l'association des Écocitoyens du Bassin d'Arcachon) a présenté une contribution sous la forme d'un plaidoyer pour un transport en commun en site propre et partagé.

Après un rappel des transports en commun existants sur le territoire et de leurs limites, elle a proposé de permettre le délestage de la RD3 par la mise en place d'un transport en commun en site propre, circulant à une vitesse constante sans être gêné par la circulation. Pour être viable, ce transport en commun évolutif et souple nécessite un site et un type de véhicule. L'utilisation en période touristique de l'ancienne voie ferrée Soulac - Le Verdon fournit un exemple girondin intéressant.

Saluant le travail mené par le COBARTEC depuis 20 ans, Marie-Hélène RICQUIER a évoqué le principal avantage d'un tram-train : sa capacité à transporter un grand nombre de personnes. Cependant, sa création sur le linéaire de la piste cyclable actuelle nécessiterait de recréer la voie ferrée, et de supprimer puis déplacer la piste cyclable. Ce qui implique un certain coût (travaux, investissements), pose la question de la faisabilité d'un tel projet, et pose des problèmes de sécurité.

Un bus électrique présenterait de nombreux avantages selon elle :

- Il emprunterait une voie de circulation en site propre ;
- Le coût de réfection de la plateforme et la mise en place d'une barrière de sécurité pour les cycles serait de l'ordre de 2 millions d'euros ;
- Les croisements routiers nécessitent peu d'investissements

- La souplesse de desserte ;
- La possibilité de location longue durée ;
- La possibilité d'utiliser des bus au gaz dans un premier temps ;
- La formation des chauffeurs (titulaires permis D).

Avec une vitesse d'exploitation commerciale moyenne de 20 à 30 kilomètres par heure, le bus électrique pourrait assurer une liaison Lège-Biganos avec :

- desserte de toutes les communes littorales du Nord Bassin (pour un parcours d'une durée approximative de 45 minutes) ;
- possibilité de prolongement sur certaines plages horaires pour aller jusqu'au centre commercial de Biganos (55 minutes) ;
- mise en adéquation des horaires avec ceux de la gare de Factice-Biganos.

Au niveau des coûts du projet, le prix des bus serait de 415 000 à 455 000 euros pour un service régulier de 4 bus sur la semaine avec 5 chauffeurs (1,9 million d'euros de coûts matériels en fourchette haute, et un coût de personnel de 96 000 euros par an). Dans un premier temps et aux heures creuses, il serait possible d'utiliser un minibus, et aux heures de pointe des grands bus.

En conclusion, Marie-Hélène Ricquier a rappelé les conclusions de l'étude réalisée par Transamo pour le compte du SYBARVAL, en insistant sur le fait que selon elle le tram train n'est pas pertinent dans l'immédiat, et que le bus à haut niveau de service serait le mode de transport en commun le plus adapté au territoire et le plus souple.

➤ **Échanges sur la contribution**

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 – Je suis content que vous repreniez l'étude de Transamo. Elle montre une utilisation, non pas de la piste cyclable sur tout le long du parcours, mais de façon mixte entre la piste cyclable et la RD3. Quatre chauffeurs à l'année, cela me semble représenter plus de 96 000 euros.

Stéphanie COYAULT, COBAN – L'étude Transamo plaçait l'investissement dans un bus à haut niveau de service à 120 000 euros. Cela, c'est sans compter son coût de fonctionnement, avec tout ce que cela implique en termes de personnel et de maintenance.

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 – De toute façon, il n'y a pas d'exemple d'un transport en commun rentable. Il y a un coût de fonctionnement qui coûte en réalité à tout le monde.

Stéphanie COYAULT, COBAN – Pour compléter, je rappelle qu'un transport en commun n'a pas vocation à capter la totalité des flux de transports des particuliers. Certes, créer un transport en commun parallèle à la RD3 peut sembler être une bonne idée, mais cela ne permettra pas de capter les déplacements de personnes sur le territoire au vu de leur complexité, ni le transit de matériel qui nécessite pourtant que l'on trouve des solutions pertinentes. Nous n'avons pas d'a priori et nous voulons des solutions pertinentes. Mais les solutions n'auront d'intérêt que si elles sont couplées à un travail sur le délestage de certains flux de circulation sur la RD3.

Marie-Hélène RICQUIER, Écocitoyens du Bassin d’Arcachon – Vous dites, « un transport en commun n’a pas vocation ». Cela veut dire qu’on sait que ça ne se fera pas...

Stéphanie COYAULT, COBAN – Pas du tout. Ce que je dis, c’est que sur des grosses métropoles, on constate qu’on ne capte que 10% des déplacements grâce à un transport en commun performant. Sur Paris, les transports en commun représentent 20% du flux. Mais la structure démographique de notre territoire ne permet pas d’espérer de capter plus de 5 à 6% de la part modale, quand bien même ce transport serait très performant. Cela ne résoudrait, dans le meilleur des cas, qu’une petite partie du problème.

Pierre VUILLEUMIER, Vive la Forêt – Pour illustrer tout ce qui vient d’être dit. Ce projet tombe du ciel sans lien avec les PLU, avec un PLUI ou avec un SCoT. Tout cela me semble très incohérent, qu’un tel projet soit si indépendant du reste. Il ne serait cohérent qu’avec un SCoT, sinon ce ne sera pas homogène et le projet sera difficile à appliquer. Cela nécessite un accord très fort d’urbanisme sinon ce projet ne tiendra pas la route. C’est un vice de forme pour l’avenir.

Marie-Hélène RICQUIER, Écocitoyens du Bassin d’Arcachon – Notre association reprochait au SCoT d’être un Schéma d’incohérence territoriale et un empilement de PLU. Résultat : il a été retoqué en appel. On vient de l’apprendre. Cela doit nous amener à refaire un vrai SCoT qui, avec un peu de bonne volonté des communes, pourrait apporter une vision globale du territoire et pas une vision dans laquelle chacun porte son petit PLU dans son coin.