

Compte-rendu de l'atelier de travail « mobilités » (13 décembre 2017 – session 2)

Participants :

- CEBA (+ ECOCITOYENS DU BA) : MARIE-HÉLÈNE RICQUIER
- SDIS : CHARLES LAFOURCADE
- BASSIN D'ARCACHON ECOLOGIE : FRANÇOISE BRANGER
- SYNDICAT DES SYLVICULTEURS DU SUD-OUEST : JEAN-CLAUDE ALBERT
- INTERCLUB / C2BA : JOËL CONFOULAN
- PAYS BARVAL : DEPREISSAT SYLVAIN
- COBARTEC : GUY ETCHESSAHAR
- COBARTEC : IVAN LAVALLEE
- FNAUT : ALAIN ROUX
- SEPANSO GIRONDE : PIERRE VUILLEUMIER
- A2DBA : BERILLON PASCAL
- ECOCITOYENS DU BASSIN D'ARCACHON : JEAN CAISSA
- PALCF : JOËL MELLET
- PALCF : DOMINIQUE BODIN
- C.C.I. DE LA GIRONDE : LAURENT PUTZ
- COBAN : LAURENT TRIJOLET
- DDTM : PIERRE MORIN
- REGION NOUVELLE AQUITAINE : LAURENCE PARIÉS
- COMMUNE D'ANDERNOS LES BAINS : ERIC COIGNAT
- COMMUNE DE BIGANOS : ENRIQUE ONATE
- COMMUNE DE LANTON : GÉRARD GLAENTZLIN
- COMMUNE DE LANTON : ERIC BOUCHEIX
- COMMUNE DE LEGE CAP FERRET : JEAN PHILIPPE BRAUGE
- P. N. MARIN DU B.A. : MATTHIEU CABAUSSEL

- DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE : ALAIN LEDUC, FLORENT GESTIN, CHRISTOPHE LESUEUR, FRANCK UTEAU, FREDERIC PERRIERE,
- 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.

Elle a ensuite présenté la synthèse du premier atelier consacré à la thématique.

Les points de vigilance identifiés au cours du premier atelier se regroupent au sein de trois catégories :

- Concernant le système global des mobilités existant :
 - *La nécessité de prendre en compte le contexte local dans l'analyse ;*
 - *La faible performance du système global des mobilités ;*
 - *La faible attractivité intermodale ;*
 - *La forte place occupée par la voiture.*
- Concernant la sécurité des déplacements :
 - *La sécurité de la RD3 ;*
 - *Menaces sur la vie locale et l'apaisement des centres bourgs ;*
 - *Menaces concernant l'extension de l'urbanisation*
- En cas de construction d'une infrastructure nouvelle :
 - *Extension de l'urbanisation avec risque d'atteinte au massif forestier*

Les bénéfices potentiels identifiés également de plusieurs ordres :

- 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*
 - *Incitation des touristes à utiliser des transports alternatifs*
 - *Redimensionnement et étoffement de l'offre de transports collectifs*
 - *Amélioration de l'intermodalité*
 - *Développement de l'information et la signalétique pour optimiser les trajets*
- 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 et avis des participants sur la présentation](#)

Jean-Claude ALBERT, délégué communal du syndicat des sylviculteurs du Sud-Ouest à Andernos-les-Bains – Il y a un problème sur un chiffre dans la présentation. Il est marqué

qu'il y a 10 fois plus de carrefours que de passages piétons. Or il y a au moins un passage piéton par carrefour.

Camille HOLLEBECQUE, Cheffe de projet de Neorama – On va vérifier ce point et la présentation sera corrigée en conséquence.

Présentation des contributions

Plusieurs participants ont présenté des contributions :

- Laurent PUTZ (Chambre de commerce et d'industrie Bordeaux-Gironde)
- Guy ETCHESAHAR (COBARTEC)
- Joël CONFOULAN (C2BA)
- Laurent TRIJOLET (COBAN) et Sylvain DEPREISSAT (Pays BARVAL)
- Joël MELLET (Protection et aménagement de Lège Cap Ferret)

Contribution de : Laurent PUTZ (Chambre de commerce et d'industrie Bordeaux-Gironde)

Laurent PUTZ (Chambre de commerce et d'industrie Bordeaux-Gironde) a présenté les premiers éléments d'une enquête menée auprès des entreprises de la COBAN, afin de mieux appréhender leurs enjeux de mobilité. Cette enquête a été réalisée par mail auprès des salariés d'entreprises du territoire. Elle a permis de toucher, à date, un échantillon réduit d'une cinquantaine de salariés, mais qui est très représentatif des activités composant le tissu économique du territoire de la COBAN.

Les conditions de travail des salariés interrogés induisent une forte concentration des déplacements domicile-travail du matin qui, pour 92% d'entre eux, s'effectuent entre 7h30 et 9h30. On observe des pics forts de déplacements et une majorité de salariés ayant des horaires fixes (64% des personnes interrogées), il est plus compliqué pour eux d'adapter leurs déplacements. Quant aux déplacements travail-domicile du soir, la plage horaire est plus large, même si près de la moitié d'entre eux (44%) s'effectuent entre 18h00 et 19h00.

Au niveau des modes de déplacements pour se rendre sur son lieu de travail, on observe la quasi-exclusivité de la voiture, avec 92%. Et le covoiturage reste très minoritaire, avec seulement 12% de véhicules partagés. 8% des personnes utilisent leur vélo, et moins de 1% les transports en commun.

La voiture n'est pas seulement utilisée pour se rendre au travail, mais aussi pour les déplacements annexes sur le territoire : accompagnement des enfants à l'école ou à la crèche, horaires des transports en commun, éloignement des arrêts...

Au niveau des conditions de circulation, on constate que des problèmes d'accessibilité et de déplacements génèrent une perturbation de l'activité des entreprises, signalée par plus d'un tiers des chefs d'entreprises interrogés. Les bouchons engendrent des retards récurrents et du stress, et en dehors de cette problématique, des difficultés de circulation piétonne sont également signalées (trottoirs inadaptés ou inexistant, croisements dangereux). Au final, près d'un chef d'entreprise sur cinq remet en cause l'emplacement de son entreprise à cause de ces problématiques.

Les solutions souhaitées sont : pour 55% des sondés une nouvelle infrastructure en périphérie des zones urbaines et reprenant les pistes forestières existantes, et un transport en commun en site propre pour 45% d'entre eux.

➤ **Échanges sur la contribution de la CCI**

Jean-Claude ALBERT, délégué communal du Syndicat des sylviculteurs du Sud-Ouest à Andernos-les-Bains – Il y a un problème de données dans votre graphique sur les plages horaires. Vous avez écrit qu'il y a 92% des déplacements domicile-travail entre 7h30 et 8h30, mais c'est en fait entre 7h30 et 9h30.

Laurent PUTZ, Chambre de commerce et d'industrie Bordeaux-Gironde – Effectivement, le graphique est juste mais il y a eu une erreur de calcul dans la phrase d'interprétation. C'est bien noté.

Joël MELLET, Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret – Ce qui est important et que votre enquête ne fait pas, c'est d'identifier précisément quels points posent problèmes sur le territoire.

Laurent PUTZ, Chambre de commerce et d'industrie Bordeaux-Gironde – Effectivement, cette enquête donne une vision macro des enjeux de mobilité sur le territoire, du point de vue des salariés.

Joël MELLET, Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret – Ce qu'il serait intéressant d'étudier, c'est la question de la desserte des zones d'activité, et aussi d'une ville à l'autre.

Dominique BODIN, Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret – On a du mal à se figurer quel est le poids des salariés interrogés et quel est le poids de la demande exprimée. Où sont localisées les entreprises ?

Laurent PUTZ, Chambre de commerce et d'industrie Bordeaux-Gironde – Les entreprises ont été géolocalisées. Elles sont bien réparties sur le territoire et représentent bien le tissu économique.

Dominique BODIN, Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret – L'échantillon est quand même extrêmement réduit.

Laurent PUTZ, Chambre de commerce et d'industrie Bordeaux-Gironde – Nous avons eu les réponses des personnes motivées.

Pierre VUILLEUMIER, Vive la Forêt – Oui, mais enfin tout de même, 7% des entreprises, c'est extrêmement faible. Vous les avez interrogées par mail, c'est bien ça ?

Laurent PUTZ, Chambre de commerce et d'industrie Bordeaux-Gironde – Effectivement, nous avons eu des retours de 7% des entreprises questionnées par mail.

Pierre VUILLEUMIER, Vive la Forêt – Dans ce cas, je vous recommande de revenir avec des données plus complètes.

Laurent PUTZ, Chambre de commerce et d'industrie Bordeaux-Gironde – Vous savez comment sont construits les sondages politiques. Je ne vais rien vous apprendre là-dessus,

sur la taille des échantillons mobilisés, d'à peine un millier de personnes, à l'échelle d'une population de 65 millions d'habitants. Même s'il est réduit, c'est vrai, notre échantillon est représentatif des activités du territoire. Mais notre enquête va s'enrichir de nouveaux retours.

Contribution de : Guy ETCHESSAHAR (COBARTEC)

Guy ETCHESSAHAR (COBARTEC) a présenté le projet d'un tram train à voie unique qui, sur le Nord Bassin, permettrait de relier la gare de Facture à Arès. Ce transport à forte capacité serait non polluant et bénéficierait d'une accessibilité parfaite aux personnes à mobilité réduite.

Ce projet de transport en commun autour du Bassin d'Arcachon s'inscrit dans la situation actuelle et les prévisions démographiques à horizon 2030. De 163 000 habitants en 2017 pour la COBAN, le Val de l'Eyre et la COBAS, la population autour du Bassin d'Arcachon devrait passer à 223 000 en 2030. En haute saison, cette population peut croître jusqu'à 500 voire 600 000 personnes. Actuellement, la population du Bassin d'Arcachon est la quatrième population d'Aquitaine derrière Bordeaux, Bayonne et Pau qu'elle talonne et qu'elle pourrait dépasser. Il s'agit donc d'une grande agglomération qui a deux particularités : le fait d'être en longueur (avec un ruban urbain de 40 kilomètres de long), et l'attractivité de la métropole bordelaise. C'est une donnée importante à prendre en compte pour définir des transports adaptés.

Plusieurs types de déplacements sont à prendre en compte : déplacements pendulaires, trajets quotidiens, déplacements liés aux études. Une part importante de ces déplacements se font vers la métropole bordelaise, dans un temps réduit, matin et soir.

Actuellement les axes et l'offre de transports collectifs autour du Bassin sont saturés : la RD3 est la seule route reliant directement Lège à Biganos et elle est l'une des routes les plus accidentogènes de Gironde, deux routes (D650, A660) relient Biganos à Arcachon. Au niveau des gares, les parkings sont pleins, et les trains bondés. Ceux qui ne peuvent trouver une place à la gare de Facture ou dans un car utilisent leur voiture pour les trajets quotidiens et le tourisme.

La solution préconisée par le COBARTEC est un tram train sur rails pouvant aller en milieu urbain et aussi sur les lignes ferroviaires avec les trains classiques. Ses performances en font un moyen de transport sécurisé. Pouvant atteindre 100 km/h sur réseau de chemin de fer, il pourrait rouler ailleurs jusqu'à 70 km/h, et 50 km/h ou 30 km/h en site urbain, avec des capacités de freinage équivalentes à celle d'un bus (freinage normal : 1,3 m/s² ; freinage d'urgence : 3 m/s²). Ce tram train aurait la priorité aux intersections.

Il s'agirait d'un projet structurant et d'une véritable colonne vertébrale pour le territoire. Il remplirait des missions essentielles : assurer le rabattement au niveau de la gare de Facture, permettre aux citoyens de se rendre facilement d'un endroit à l'autre sur toute l'agglomération du Bassin d'Arcachon. Au niveau de la fréquence, on pourrait imaginer la mise en place d'un tram-train à la demi-heure.

Ce tram train serait en voie unique, sur une voie dédiée entre Arès et Biganos, dont l'emprise appartient au Département de la Gironde. Avec la largeur disponible de 11 mètres, et une voie réservée pour le tram train de 3,50 mètres de large, la piste cyclable pourrait

être conservée, il n'y aurait pas besoin de toucher au collecteur et tous les centre-villes seraient desservis, excepté Biganos, où elle passerait par les nouveaux quartiers.

Le coût du projet dans sa version Facture-Andernos, serait de 63 millions d'euros, dont 53 millions d'euros pour les infrastructures et 10 millions d'euros pour l'achat des rames (de 250 places chacune). Dans sa version Arès-Biganos-Arcachon, le projet coûterait 92,3 millions d'euros (et comporterait trois rames supplémentaires). Ces coûts ont été calculés sur la base de ceux du tram train Nantes-Chateaubriand réalisé en 2008 et dont le COBARTEC a rencontré les responsables qui ont conclu que les estimations du COBARTEC étaient tout à fait réalistes et que le projet était réalisable. Le COBARTEC étudie les différents projets existants et à venir afin de s'inspirer d'exemples où un tram train existe et fonctionne, comme à Mulhouse.

➤ **Échanges sur la contribution du COBARTEC**

Pierre VUILLEUMIER, Vive la Forêt – Pour poursuivre la comparaison avec Nantes-Chateaubriand, y avait-il une infrastructure existante ou pas ?

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Il y avait une ancienne voie ferrée fermée en 1980 et déposée. On a refait le tram train sur l'ancienne infrastructure existante et les chiffres ont été établis comme ça. Les gens de Nantes nous ont vraiment donné tous les paramètres, y compris en termes d'électrification, etc.

Dominique BODIN, Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret – Vous prévoyez un cadencement de combien ?

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – C'est vraiment comme on veut.

Dominique BODIN, Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret – Il en faudrait au moins un à la demi-heure.

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – C'est tout à fait possible. On a pris en compte les arrêts, les croisements...

Jean-Claude ALBERT, délégué communal du Syndicat des sylviculteurs du Sud-Ouest à Andernos-les-Bains – Dans les coûts que vous nous annoncez, vous avez vraiment tout pris en compte ? Et pour la sécurité ?

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Oui. Pour la sécurité, on prévoit un ralentissement à 50 à chaque intersection. Et avec le freinage d'urgence, il n'y a aucun risque.

Dominique BODIN, Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret – Oui, enfin, il y aura des accidents. À Bordeaux, où il y a le tramway, il y a beaucoup d'accidents.

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Mais c'est parce qu'à Bordeaux, on est sur une voie de chaussée, tandis que là, notre tram train serait sur une voie sur ballast, donc ce serait mieux sécurisé.

Dominique BODIN, Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret – Pas au niveau des carrefours.

Marie-Hélène RICQUIER, Écocitoyens du Bassin d’Arcachon – Que devient la piste cyclable dans votre projet ?

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – En fait, à la place de la piste cyclable actuelle, on met en place la voie du tram train, et on refait la piste cyclable à côté.

Frédéric PERRIÈRE, Directeur adjoint en charge des territoires du Département de la Gironde – J’ai deux questions. La première c’est sur votre infrastructure. Vous prévoyez au moins une dizaine d’arrêts...

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Oui, 12 arrêts.

Frédéric PERRIÈRE, Directeur adjoint en charge des territoires du Département de la Gironde – Il me semble que vous avez oublié les arrêts dans le calcul du temps de parcours. Il faut compter au moins une minute par arrêt. Donc il faut réintégrer ce temps-là. Ensuite, sur le coût de votre projet, vous avez présenté son coût d’investissement. Mais quid de son coût de fonctionnement ? Pour le bus, on est autour de 5 euros du car/kilomètre, et pour le TER autour de 25 euros du train kilomètre. Avez-vous une idée du coût de fonctionnement de votre tram train ?

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Pour ce qui est des arrêts, ils ont été pris en compte et les intersections aussi. Un arrêt ce n’est pas forcément une minute. Ça peut être beaucoup moins. Sur le coût de fonctionnement, je n’ai pas de données. Enfin j’en ai, mais je n’ai pas ça ici.

Sylvain DEPREISSAT, Chargé de projet mobilité durable, Pays BARVAL – Vous voulez déplacer la piste cyclable, mais cela n’apparaît pas dans votre chiffrage.

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Cela n’est pas chiffré. Cela peut se calculer. Cela s’est fait sur d’autres projets avec des cars.

Sylvain DEPREISSAT, Chargé de projet mobilité durable, Pays BARVAL – Cela n’est pas comparable. Qu’en est-il du détail du coût de l’infrastructure et de l’électrification ? Il doit y avoir la pose d’un caténaire électrifié...

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Pour la pose de la voie, il faut compter 1 million d’euros du kilomètre, pour l’électrification 500 000 euros du kilomètre. J’ai tous les chiffres. Tout est compté, sauf la création des stations...

Jean CAÏSSA, Écocitoyens du Bassin d’Arcachon – Quelle sera le niveau de sécurisation de la piste par rapport à la voie ferrée ? Il y aura des piétons, des cyclistes, des enfants...

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Il y aura une lisse en bois le long de la voie du tram train. C’est la même chose qu’avec les voitures en bord de route.

Jean CAÏSSA, Écocitoyens du Bassin d’Arcachon – Oui, enfin une route, une rue, ça reste un espace partagé. Alors qu’avec le ferroviaire, c’est du ferroviaire. Ce n’est plus un espace partagé.

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Le conducteur roulera à vue. Il pourra s’arrêter si besoin.

Jean CAÏSSA, Écocitoyens du Bassin d’Arcachon – À 70 kilomètres/heure, 7 secondes, ça fait beaucoup pour s’arrêter.

Enrique ONATE, Conseiller Municipal de Biganos – Vu comme ça, au premier abord, le tram train est très attractif, sauf qu’il ne répond pas à deux problèmes essentiels. Le premier, c’est d’enlever les camions des centre-villes. Le tram train n’y changera rien. Deuxième raison importante, et c’est un point sur lequel vous êtes passé un peu vite : pour Biganos, la plateforme serait complètement excentrée du centre-ville. Ce sont deux problèmes essentiels que nous avons, nous, communes, et votre projet n’y répond pas.

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Oui, le centre-ville de Biganos n’est pas desservi, mais ce n’est pas grave. Les villes du Nord Bassin sont étalées. On le voit bien quand on arrive à Facture, avec les nouveaux quartiers le long de la voie ferrée. On peut très bien imaginer de nouveaux quartiers autour de ce nouveau pôle.

Enrique ONATE, Conseiller Municipal de Biganos – Sauf que l’étalement urbain n’est pas ce que nous souhaitons. Nous misons plutôt sur la densification du centre-ville.

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – À ce moment-là, il sera possible de compléter les transports par un réseau de bus complémentaires.

Ivan LAVALLÉE, COBARTEC – Ce sont des décisions à prendre collectivement.

Jean-Claude ALBERT, délégué communal du Syndicat des sylviculteurs du Sud-Ouest à Andernos-les-Bains – On a vu tout à l’heure dans l’autre présentation que les trajets sur territoire ne sont pas simples. Ce ne sont pas simplement des trajets domicile-travail, mais aussi des trajets domicile-école-travail. Votre solution ne résout pas ce problème.

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Il faut toujours un moyen complémentaire comme le bus pour la desserte des points plus proches.

Enrique ONATE, Conseiller Municipal de Biganos – Ce bus serait un coût supplémentaire à intégrer.

Marie-Hélène RICQUIER, Écocitoyens du Bassin d’Arcachon – Les écocitoyens avaient un autre projet. Malheureusement, la multiplication des exposés a rendu sa présentation impossible ce soir. Donc, vous nous direz quand on pourra le présenter car nous présentons une solution plus souple que celle du COBARTEC. C’est trop rigide le tram train.

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – En tout cas, la solution que nous proposons présente un intérêt pour le tourisme. Pourquoi la route est-elle saturée l’été ? C’est dû aux touristes.

Laurence PARIÈS, Région Nouvelle-Aquitaine – Quel potentiel de passagers comptez-vous transporter avec le tram train ?

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – C’est difficile à évaluer. Mais quand on voit tous les parkings saturés, à Arcachon, à Gujan, à la Teste... Ici, il y aurait des parkings mais aussi des endroits sécurisés pour les vélos. On peut imaginer un local pour les vélos. On peut même imaginer rentrer directement dans le tram avec le vélo et en descendre avec. Le vélo et le tram, c’est le mariage parfait.

Ivan LAVALLÉE, COBARTEC – J’ai participé à un projet de tram en région parisienne, en Seine Saint-Denis. Des études et des sondages avaient été faits en amont sur sa fréquentation. Eh bien, si l’on s’était appuyé sur ces études, ce tram n’aurait jamais vu le jour. Pourtant, quand le tram a été fait, il y a eu cinq fois plus de fréquentation que ce qui était prévu. C’est sûr que si on demande aux gens d’utiliser ce qui n’existe pas, ils ne l’utilisent pas. Mais on ne peut pas faire d’estimations comme ça à l’avance.

Contribution de : Joël CONFOULAN (C2BA)

Joël CONFOULAN (Club Business Bassin d’Arcachon) a présenté une contribution globale sur les conditions de mobilité sur le Nord Bassin et a présenté un projet de tramway sur pneus associé à une voie rapide de contournement.

Il est tout d’abord revenu sur les différents types d’échanges sur le territoire. On peut distinguer :

- Le transport de personnes ou de marchandises ;
- Les déplacements individuels ou familiaux d’ordre touristique, scolaire, professionnel, administratif, relationnel ;
- Les services (sécurité, bâtiment, médical, entretien) ;
- Les transmissions de messages ou de documents ;
- Les contacts (rencontres, rendez-vous).

En analysant ces différents types d’échanges, Joël Confoulan a souligné la cohérence et la continuité entre le Val de l’Eyre et le Nord Bassin. Cet axe fort de la RD3 est aujourd’hui incontournable et la dynamique démographique de Mios en témoigne, avec une progression de 40% de sa population en 8 ans. C’est une dynamique importante, marquée par un étalement urbain que l’on peut observer sur le Val de l’Eyre et qui se poursuit.

Les solutions proposées dans le cadre du projet de déplacements durables du Nord Bassin doivent donc aller ensemble et se déployer de façon cohérente, selon un phasage à définir.

Les solutions envisagées par Joël Confoulan sont les suivantes :

- Une liaison Lège-Joué de 53 kilomètres par un tramway électrique sur pneus (d’une largeur de 2,20 mètres) à double sens de circulation, qui reprendrait l’emprise de l’actuelle piste cyclable et de l’ancienne voie ferrée d’intérêt local, d’une largeur de 10,40 mètres et sur laquelle il est envisageable d’intégrer, en plus du tram, de la circulation piétonne et cycliste. L’ancienne VFIL compte beaucoup de riverains que cette solution permettrait de desservir.
- Des stations de vélos électriques à disposition pour favoriser l’intermodalité, ainsi que des moyens porteurs qui pourraient être associés au tram pour les liaisons centre-ville/extérieur ;
- Une liaison routière nouvelle entre Andernos et Hostens de 48 kilomètres (avec un premier tronçon entre Andernos et Biganos), qui serait une voie rapide de contournement, notamment pour les transports lourds et dangereux, et qui constituerait un axe d’évitement. L’infrastructure reprendrait l’emprise de pare-feux, de pistes forestières et de la ligne à haute tension (sur 7 kilomètres environ). Les zones humides d’Andernos et la forêt de Belin-Béliet seraient préservés.

(Voir le support de présentation transmis en annexe)

➤ Échanges sur la contribution de C2BA

Françoise BRANGER, Bassin d’Arcachon Écologie – Concernant la ligne à haute tension, il est prévu un enfouissement progressif. Toujours est-il que pour le moment, les espaces qui sont en-dessous, en particulier à Andernos, sont le siège d’une grande biodiversité. Votre voie de contournement produirait la coupure de continuités écologiques perpendiculaires. Tout projet qui impacterait les pistes forestières actuelles serait dramatique pour l’environnement.

Pierre VUILLEUMIER, Vive la Forêt – Concernant la partie de la voie qui reprendrait la voie ferrée, c’est très bien. Et l’idée de déplacer le transport plus loin me semble bonne. Par contre, sur le Nord Bassin, cette voie passerait par les zones les plus sensible du coin. Il me semble qu’on pourrait reprendre l’idée, mais à condition de repousser ce contournement sur les voies existantes, au nord et à l’ouest.

Jean-Claude ALBERT, délégué communal du Syndicat des sylviculteurs du Sud-Ouest à Andernos-les-Bains – Juste une question par rapport à votre image. Pourquoi vous faites rouler le bus sur la voie de gauche ?

Joël CONFOULAN, C2BA – Vous avez raison. N’y voyez pas une intention particulière. C’est tout simplement une erreur sur Photoshop.

Marie-Hélène RICQUIER, Écocitoyens du Bassin d’Arcachon – Le Maire d’Andernos a eu un entretien récemment avec les Écocitoyens du Bassin d’Arcachon. Il a dit qu’il s’opposerait à la traversée d’une voie nouvelle sur le territoire de la commune.

Dominique BODIN, Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret – Prévoir une largeur de 2 mètres pour des voies à double sens, la piste cyclable, le cheminement piéton, ça ne marche pas.

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – La route est estimée pour une largeur de 5,40 mètres. Mais vous ne prévoyez pas de rétro sur votre tram ? On n’en voyait pas sur les photos...

Joël CONFOULAN, C2BA – J’ai prévu une largeur de 5,80 mètres pour les deux voies de la route, et les bus font 2,20 mètres de large. Cela me semble correct. Après, je vous l’ai dit, je ne suis pas technicien.

Ivan LAVALLÉE, COBARTEC – Combien de personnes emprunteraient ce tram sur pneus ?

Joël CONFOULAN, C2BA – Je ne sais pas.

[Contribution de : Laurent TRIJOLET \(COBAN\) et Sylvain DEPREISSAT \(Pays BARVAL\)](#)

Laurent TRIJOLET (COBAN) et Sylvain DEPREISSAT (Pays BARVAL) ont présenté une contribution de la COBAN Atlantique.

Laurent TRIJOLET (COBAN) a tout d’abord rappelé la convergence et la congruence des démarches menées par le Département et par la COBAN. La COBAN mène actuellement des démarches avec la COBAS et le Val de l’Eyre en vue de la définition d’une stratégie territoriale à l’échelle du Pays. L’un des axes de la réflexion porte sur la mobilité. Les sous-axes sont :

- 1) Développement des mobilités dans leur ensemble et plus particulièrement des mobilités durables ;
- 2) Développement d'un guichet unique pour les transports en commun ;
- 3) Interopérabilité des titres de transport.

Par ailleurs, la COBAN a engagé début 2017 la réflexion autour de son schéma des mobilités. Le prochain Comité de pilotage arrêtera le schéma et celui-ci fera l'objet d'une restitution en janvier 2018 pour ceux qui ont accompagné son élaboration. Les enseignements de ce schéma pourront être portés à la connaissance de tous dans le cadre du projet de déplacements durables du Nord Bassin. Ce schéma a vocation à comprendre comment les gens se déplacent sur le territoire pour permettre d'imaginer les solutions les plus adaptées. Or, il apparaît que sur le Nord Bassin, les questions de mobilité sont des problématiques multiples car la mobilité se révèle comme étant extrêmement éclatée. Cela est lié à l'urbanisme éclaté du territoire et à sa composition. La question ne se réduit pas à la seule RD3 car la RD106 est également saturée.

Parallèlement, le Nord Bassin bénéficie de deux outils performants : la première ligne régionale de TER en termes de fréquentation et la première ligne départementale de TransGironde en direction de la métropole bordelaise.

Ces constats doivent amener à des solutions plurielles et diversifiées :

- 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.

Sylvain DEPREISSAT (Pays BARVAL) est ensuite revenu sur les orientations stratégiques validées dans le cadre des schémas des mobilités, et qui seront à décliner. À travers ces orientations se lit la question d'un délestage de la RD3 en filigrane :

- Face à la dépendance à la voiture individuelle, il s'agit de développer et rendre attractives les solutions alternatives et durables ;
- Pour conforter l'offre structurante existante, il faudra promouvoir la multimodalité en centre-bourg et la cohabitation entre les modes de déplacement. À ce titre, la vocation de la RD3 doit être adaptée et, en particulier, il faudrait pouvoir agir sur le trafic de transit important qui l'emprunte et qui passe par des milieux urbains étranglés ;
- Un autre aspect important doit être le développement du vélo et des mobilités douces et pour cela, il faut créer et renforcer les conditions favorables à leur pratique pour maintenir l'attractivité (notamment en ce qui concerne le développement économique et touristique) et l'accessibilité du territoire.

Les réponses à apporter sont donc d'ordres différents : création d'infrastructures, développement de services, apport d'information de communication (le guichet unique des transports en commun doit pouvoir y contribuer). Il faut proposer des offres fiables et cohérentes.

Laurent TRIJOLET (COBAN) a enfin rappelé l'étude menée par le SYBARVAL, pour le compte du Pays, sur la faisabilité d'un transport en commun en site propre sur la piste cyclable départementale D802. Le chiffrage réalisé a révélé une proportionnalité pour un projet de ce type, entre son coût d'investissement et son coût de fonctionnement. Pour un investissement de 63 millions d'euros, cela représenterait, à titre indicatif, 45 ans de

versement transport (à partir de prélèvements sur les entreprises de la COBAN) entièrement dédiés à ce projet. Par ailleurs, d'après les estimations réalisées, il y aurait entre 500 et 3 000 voyageurs par jour. Or la Fnaut signale que pour qu'un tel transport soit rentable du point de vue de son fonctionnement, il faudrait plutôt compter sur environ 40 000 voyageurs par jour. Il faudrait donc faire supporter l'investissement et le fonctionnement du transport en commun en site propre par l'impôt.

La COBAN souhaite privilégier des réponses multiples pour les différents types de déplacements et de besoins que l'on observe sur le territoire, tout en développant des solutions de mobilités douce, et pas simplement des déplacements Andernos-Biganos qu'un tram permettrait.

➤ **Échanges sur la contribution de la COBAN**

Frédéric PERRIÈRE, Directeur adjoint en charge des territoires du Département de la Gironde – Je trouve intéressant le graphique sur la circulation que vous avez présenté. Il montre bien que le trafic est quasiment le même l'été que l'hiver. Y aura-t-il un schéma spécifique des modes doux, et des schémas cyclables ?

Laurent TRIJOLET, COBAN – Les déplacements doux sont intégrés à notre réflexion. Il y a un réseau capillaire sur le territoire communautaire. On distingue des voies communales, des voies communautaires et d'autres voies de la compétence départementale et identifiées comme d'importance stratégique. En ce qui concerne notre action, nous ne souhaitons pas que la création de nouvelles infrastructures, mais aussi le traitement des points noirs existants pour les déplacements cyclistes : autour des établissements scolaires, sécurisation des carrefours, jalonnements, sécurisation d'arceaux et d'abris à vélo. Les infrastructures ne sont pas toutes bien dimensionnées pour ça. Mais nous voulons rendre le territoire accueillant pour la pratique cycliste.

Pierre VUILLEUMIER, Vive la Forêt – J'aimerais revenir sur le financement des infrastructures. Dans le Sud Bassin non plus, on n'avait pas de sous, et tout à coup, à coup d'emprunts on a réussi à financer des échangeurs. Il n'y a donc pas que l'impôt comme vous l'insinuez, mais aussi une possibilité d'emprunt pour permettre aux collectivités de mener à bien des projets. Sur la question du coût de fonctionnement, il faut aussi imaginer que l'offre créera une demande nouvelle. Des transferts importants d'un mode de transport à l'autre ne sont pas forcément prévisibles. Et sur la rentabilité, d'accord, mais enfin, quasiment aucun transport en commun n'est rentable en France.

Laurent TRIJOLET, COBAN – Hors Île-de-France, on ne constate pas de possibilité de rentabiliser les transports en commun. Ils coûtent au contribuable. Le Sud Bassin a fait les choix qu'il a jugés pertinents pour mobiliser des financements. Si on compare la COBAN à la COBAS, il faut quand même garder en tête que la COBAS est Communauté d'agglomération depuis 2002, ce qui lui permet d'avoir une meilleure dotation d'équipement, d'autres niveaux de pression fiscale, le versement transport. Et surtout, la COBAS bénéficie d'une délégation de service public à la SNCF pour la ligne qui va de part et d'autre du territoire et jusqu'à la Métropole bordelaise. Cette délégation de service public représente 5 millions d'euros par an pour la COBAS. Par comparaison, le coût moyen annuel de bus de transport en commun et le transport à la demande serait de 12 à 15 millions d'euros par an.

Alain ROUX, FNAUT Aquitaine – Sur l'intérêt des coûts d'investissement et de fonctionnement, certes, ce sont des coûts qui pèsent. Néanmoins les chiffres de 45 000

voyageurs par jour que vous avez cités pour la rentabilité d'un transport en commun sont valables dans les villes. Ils sont moindres pour un bus à haut niveau de service, et supérieurs pour un tramway. Aujourd'hui, la ligne de TER Bordeaux-Arcachon compte 8000 voyageurs par jours. Donc, à l'aune de ce critère, même cette ligne, qui est pourtant la première de la région, n'est pas rentable.

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Tout dépend du type de transport aussi, et du partage des coûts. A Nantes par exemple, la Région a pris 30% de l'infrastructure, le Département 27%, Nantes Métropole 9%, l'Etat 24%. Un projet de tram train qui rentrerait dans cadre du Grenelle pourrait bénéficier d'un financement de l'Etat. À Mulhouse, l'Etat a pris 32%, la Région 35%, le Département 12%, Citram 9%. La population de Mulhouse est d'environ 120 000 habitants. Celle de vallée de la Thur est de 63 000 habitants. Et pourtant, le trafic est de 3 millions de personnes par an. Soit plus de 8000 personnes par jour, suivant les jours naturellement. On ne s'attendait pas là-bas à un tel succès. Vous seriez étonnés du nombre de voyageurs potentiels sur un tram train ici.

Laurent TRIJOLET, COBAN – Ce que nous vous avons présenté, c'est une approche territoriale centrée sur notre territoire. Il faut toujours se méfier du copier-coller de solutions mises en place ailleurs et il faut en tout cas les questionner par rapport à la réalité de notre propre territoire. Quand on voit que Réseau Ferré de France a des problèmes rien que pour mettre à niveau les gares... Et la mise à niveau de la gare de Biganos, c'est 5 millions d'euros. Donc on a déjà du mal aujourd'hui à restaurer les infrastructures existantes. Je suis d'accord avec vous sur l'idée qu'une offre crée sa propre demande. Mais, je vous mets en garde : on n'est pas la Seine Saint Denis. On n'a pas la même sociologie, pas la même réalité territoriale, pas le même taux d'équipement. Il faut quand même bien voir qu'ici, on est dans une configuration où plus de 70% des gens prennent leur voiture. Et les enfants aussi. Les ruptures comportementales sont plus dures et plus longues à obtenir. L'idée d'un nouveau transport est séduisante. Mais je rappelle qu'en termes d'approche usager, malgré le réseau de tram de Bordeaux, pourtant très performant, la part modale du transport en commun à Bordeaux reste autour de 10 à 12%. Pour être aussi bon, sur un territoire tel que le nôtre, je peux viser comme objectif final un report de 5% de la part modale. Mais jamais je n'arriverai à plus de 10 000 voyageurs/jour dans un transport tel que vous le proposez. 10% de report modal sur notre territoire, cela ne me semble pas crédible au vu de ce qu'est le territoire aujourd'hui.

Laurence PARIÈS, Région Nouvelle-Aquitaine – Je vous confirme que 10% de part modale, ce n'est pas crédible. 5%, c'est déjà un objectif ambitieux.

Françoise BRANGER, Bassin d'Arcachon Écologie – J'ai une question sur les sous et les investissements puisqu'il est question de ça. On nous avait dit sur la COBAS, que la réalisation d'un tunnel pour permettre d'accéder plus rapidement à l'hôpital, était trop chère. Et au final, on a réussi à en faire un pour un supermarché. Et aussi plusieurs questions : il y a aussi des gens jeunes et qui ne conduisent pas. Qu'en faites-vous ? Il y a aussi des personnes âgées qui ont peu d'intérêt à conduire. C'est pareil. Vous dites qu'un transport ça coûte. D'accord, mais il y a aussi un coût de l'automobile. Et ce n'est pas qu'un coût économique. C'est aussi un coût écologique et un coût en termes d'hydrocarbures aromatiques polycycliques, qui sont lessivés sur la chaussée et qui par ruissellement arrivent jusqu'au Bassin, avec toutes les menaces que cela génère pour la conchyliculture et la consommation des coquillages.

Laurent TRIJOLET, COBAN – On partage le propos. Il y a des gens qui ne peuvent prendre la voiture. Mais il y a déjà le transport à la demande (TAD). Vous avez ici le TAD le plus fréquenté du Département. Les gens qui ne peuvent pas se déplacer prennent le TAD et dans le projet nous voulons adapter ce TAD. Mais le TAD en lui seul n'est pas adapté à la mobilité des actifs. Il nous faut concerner les actifs par autre chose, en leur proposant d'autres solutions. Les transports en commun, on y croit. On a la capacité à faire changer les comportements mais pas en proposant une solution exclusive. Ça peut aussi passer par le développement de la voiture électrique : on vient de livrer 22 bornes de recharge de véhicule électrique sur le territoire.

Pierre VUILLEUMIER, Vive la Forêt – J'aimerais revenir sur l'idée selon laquelle le contribuable sera mis à contribution. Je pense qu'il faut éviter le sophisme qui consiste à dire que le contribuable paye les transports en commun sans dire, en même temps, que le contribuable paye l'essence. Deuxième point : qui va payer dans une hypothèse et dans l'autre ? Il se dit que si ce sont des solutions intra-muros, les communes seront davantage mises à contribution, alors que si l'on regarde plus loin le Département serait davantage mis à contribution.

Laurent TRIJOLET, COBAN – Sur votre deuxième point, je n'ai pas de réponse. Je partage votre regard. Si l'on regarde les choses d'un point de vue holistique, il y a un coût global des déplacements dans tous les cas. Mais si vous permettez, il n'y avait pas un quelconque caractère sophistique dans mon propos. Rien de fallacieux. Ce que je vous dis, je vous le dis en toute sincérité. Par contre, je prends en compte un ensemble de phénomènes. Or, il y a aujourd'hui, et ce serait difficile de le nier, une résistance à l'impôt en France. On la constate. Il faut faire avec ça. Ce n'est vraiment pas évident aujourd'hui d'aller devant les gens et d'arriver à les convaincre qu'en donnant plus ils pourront avoir des aménités positives sur leur territoire. C'est vrai, je suis d'accord avec vous, mais je crois moi que ça se fera dans le temps et aujourd'hui on fait avec les ressources que l'on pense pouvoir mobiliser raisonnablement.

Frédéric PERRIÈRE, Directeur adjoint en charge des territoires du Département de la Gironde – Je pense qu'il faut tout simplement en revenir aux chiffres. La part modale du vélo ou des transports en commun pour un usage quotidien évolue très lentement. Regardez Bordeaux qui a fourni beaucoup d'efforts dans ce domaine. Eh bien Bordeaux Métropole, dans un rapport publié il n'y a pas si longtemps s'est félicité que la part modale de la voiture soit passée à 49%. On a vu un passage en 15 ans de 59% à 49%, et cela a été une grande réussite, au prix d'importants efforts. Sur le Bassin, on peut envisager des solutions, mais on ne peut pas envisager une bascule immédiate vers les transports en commun. Même chose pour les politiques au service des vélos : on est passé sur Bordeaux Métropole de 5 à 10%. Ce sont des évolutions significatives, mais là encore, on s'inscrit dans un espace bien particulier. Je suis d'accord qu'il faut regarder loin et ailleurs et il faut être ambitieux, mais ne pas rêver trop. La position de Laurent Trijoulet est intéressante. Aux Pays-Bas, par exemple, on en est aujourd'hui à 35% de part modale sur le vélo pour les déplacements courts. Mais pour cela, les politiques ont commencé en 1973 à l'échelle du pays. On peut se dire qu'on peut faire tout un tas de choses. Mais on ne peut pas se dire qu'on va avoir plus de 15 000 personnes dans un tram train sur le territoire. Ça n'arrivera jamais. Dans le meilleur des cas, on parviendra à en avoir 5 000, et encore, en rêvant ! Avec 1 500 à 3 000, on est sur un quart du trafic actuel à peine. Il faut faire attention à la manière de se projeter. Il faut rêver, je ne dis pas. Je me plais à me dire que le vélo – avec l'image d'un papa qui pose ses enfants à l'école dans un triporteur – va aller dans une vision crescendo. Maintenant la question qui se pose à nous ici et maintenant, c'est comment construire sur ce territoire une

vision crescendo et crédible pour la mobilité durable. Un basculement de 10% de la part modale en 20 ans me semble énorme.

Ivan LAVALLÉE, COBARTEC – On a beaucoup parlé du passé. Maintenant parlons un peu de l'avenir. Il y a la voiture de demain qui arrive, et qui va être très différente de celle d'aujourd'hui. Il y a une politique qui vise à arrêter le moteur thermique. Donc, on va bien aller vers du déplacement global. Il faut une vision, et une vision globale. Le Président de la République a présidé hier une conférence sur le financement vert. Il serait peut-être possible d'obtenir quelque chose de ce point de vue-là. Je n'hésite pas à dire que dans l'état actuel, le tram train est le moins cher en voie unique, contrairement à ce qu'a dit le SYBARVAL pour prouver que ce n'était pas possible.

Laurence PARIÈS, Région Nouvelle-Aquitaine – C'est le bus qui coûte le moins cher.

Laurent TRIJOLET, COBAN – Ne mettez pas d'intention derrière l'étude du SYBARVAL. À vous entendre, on pourrait croire que vos propos ont un caractère performatif. Mais une fois pour toute, je vous le dis : l'étude du SYBARVAL n'a pas été faite pour démontrer quoi que ce soit. Il s'agit d'une étude pour étudier la possibilité d'usage de l'actuelle piste cyclable pour la mise en place d'un transport en commun en site propre. Dans les chiffrages réalisés, il faut multiplier par 3 ou 4 vos chiffres. Et vous n'avez pas parlé d'un certain nombre de coûts. Je veux bien que vous ne soyez pas d'accord avec l'étude menée. Mais prouvez au SYBARVAL en quoi elle ne serait pas valable. Vous pouvez me dire que ce n'est pas 1 500 voyageurs qu'on aura, mais c'est 10 000. Mais, moi, d'un autre côté, on me dit qu'il n'y en aura pas plus de 5 000. Cela n'intéresse pas la majorité des déplacements, mais ne traite qu'une dimension du problème. Ce n'est pas l'alpha et l'oméga sur cette question. Même 1 500 voyageurs, c'est déjà démesuré à court terme. Je veux bien que nous imaginions des solutions pour demain, et nous sommes là pour ça, mais il faut être un peu réaliste.

[Contribution de : Joël MELLET \(Protection et aménagement de Lège Cap Ferret\)](#)

Joël MELLET (Protection et aménagement de Lège Cap Ferret) a présenté une contribution articulée autour de préconisations et de propositions multiples dans le cadre du projet de déplacements durables du Nord Bassin.

Il a tout d'abord réinterrogé les 4 constats présentés lors des ateliers de présentation de la démarche. Concernant l'attractivité limitée des modes de déplacements alternatifs à la voiture sur le territoire, Joël Mellet a affirmé que l'offre de transports en commun était quasi inexistante (horaires et véhicules inadaptés), qu'elle ne répondait pas aux besoins par ailleurs très mal connus de la population. Concernant les difficultés de circulation sur la voie littorale Nord du Bassin (RD3), il a affirmé que cela n'était pas pire que dans d'autres zones urbanisées équivalentes et qu'il fallait travailler sur les causes avant de penser à des solutions en termes d'infrastructures, en distinguant les périodes touristiques du reste de l'année. Il est revenu sur la fragilité du milieu autour du Bassin d'Arcachon, comportant de nombreuses zones Natura 2000 et a rejeté l'idée de la création de nouvelles infrastructures lourdes qui risqueraient d'encourager l'accroissement démographique. Concernant l'insécurité des déplacements associés à cette situation, il a insisté sur la nécessité de mieux connaître les causes précises des accidents selon une approche accidentologique plutôt que de proposer d'ores-et-déjà des solutions. Concernant la nécessité de préserver l'environnement naturel exceptionnel du Bassin d'Arcachon, Joël Mellet a affirmé qu'il était nécessaire de changer d'approche et d'éviter les impacts supplémentaires sur la biodiversité.

Il a présenté les objectifs globaux suivants pour le projet de déplacements durables du Nord Bassin :

- Améliorer tous les types de déplacements au service de la population du Nord Bassin ;
- Diminuer les impacts sur l'environnement liés aux déplacements et adopter l'approche Éviter, Réduire, Compenser, en privilégiant, autant que possible, l'évitement de nouveaux impacts, ou en les réduisant ou en les compensant le cas échéant ;
- Avoir une politique de l'urbanisme s'inscrivant dans la politique de transition écologique du territoire ;
- Diminuer, optimiser et maîtriser l'usage de véhicules individuels ;
- Améliorer la sécurité des usagers.

Dans ce cadre, les actions prioritaires envisagées sont les suivantes :

- Mieux connaître les besoins actuels de déplacements (des ménages et des entreprises) ;
- S'inscrire dans un scénario de maîtrise de la croissance démographique excluant de nouvelles infrastructures routières et l'extension de l'urbanisation ;
- Expérimenter une offre de transports en commun plus développée (sans porter atteinte à l'utilisation et à la vocation de la piste cyclable, il faudra notamment penser à la desserte des points lointains des centre-bourgs, pourquoi pas avec des petits bus) ;
- Évaluer et faire évoluer l'offre.

Les préconisations d'ordre général devant guider l'élaboration du projet sont les suivantes :

- Penser des solutions plurielles et multiples sans choix préétabli ;
- Préserver les espaces naturel et forestier, ainsi que la biodiversité ;
- Privilégier l'usage des équipements existants.

Joël Mellet a ensuite proposé les solutions qu'il envisage :

- Concevoir une offre plurielle, matricielle et évolutive répondant aux différents besoins, en s'inscrivant dans une approche « usager » ;
- Rechercher les solutions innovantes en matière de solution de déplacements durables mises en œuvre ailleurs, en réalisant un « benchmark » ;
- Déployer progressivement les solutions en les accompagnant d'information, de communications auprès des usagers, en évaluant ces solutions et la 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 de Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret**

Pierre VUILLEUMIER, Vive la Forêt – Je suis surpris qu'il n'y ait pas de travail amont sur la population, l'urbanisme, la densification envisageable dans le cadre des PLU. Ce sont, du reste, des problèmes à traiter normalement au sein d'un SCoT. Un SCoT comporte toujours un volet transport important. Je suis surpris qu'on n'en tienne pas compte et que l'on n'ait aucune vision là-dessus. Quand on a un PLUI, il y a un petit volet plan de déplacements urbains. On est loin d'une action cohérente à l'échelle du territoire pour régler le problème.

Laurent TRIJOULET, COBAN – On ne peut pas dire que rien n’avance et que rien ne se fait. On réalise actuellement un schéma des mobilités à la COBAN. Donc en réalité, on y travaille. On a un schéma des mobilités. On est dans une dynamique de progrès. Je ne dis pas qu’on sera demain excellent partout, mais on vise de progresser dans tous les secteurs. Le transport à la demande, c’est 350 000 euros par an, et 11 000 voyages par an. On a 3 000 inscrits, et 50 personnes qui l’utilisent régulièrement. Pour ceux qui en ont la capacité, il y a les lignes 601 et 610 du TransGironde. Je suis aussi un usager des transports en commun. Je prends les bus, le train. Mais ces transports méritent des solutions de rabattement qui n’existent pas encore suffisamment aujourd’hui. Mais il n’existe pas rien. Sans voiture, on peut se déplacer. Dire que cela n’est pas suffisant, oui. La question, c’est qu’est-ce qu’on fait de mieux pour progresser. On a des entreprises sur le territoire, et 15 zones d’activités économiques. Aucune n’est à proximité d’un centre-bourg. Et quand on interroge les entreprises par un questionnaire, elles nous disent qu’elles ont des soucis concernant le déplacement des actifs qui ne peuvent pas bien se déplacer, ont un problème concernant le logement des actifs, le recrutement, le très haut débit, etc. Partant de là, on décide de se tourner vers quelles solutions de mobilité ? En matière de croissance démographique, j’entends. Vous êtes dans une logique d’atteinte à l’environnement. Mais il faut quand même dire que notre territoire reste plutôt préservé par rapport à d’autres, et je peux le démontrer en partie. Oui, il y a un appauvrissement de la biodiversité, et l’on y participe. Dernier élément : il faut bien voir comment le territoire peut évoluer. Or, en dépit d’une enveloppe capable, on aura, sur un territoire tel que le nôtre, une densification voulue ou subie qui s’opérerait.

Joël MELLET, Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret – Il faut bien aussi rappeler qu’on est sur un territoire fragile ici. Il y a une pression sur la qualité des eaux qui est importantes et inquiétante. Si on densifie la population, on va générer une pression anthropique sur les milieux qui deviendra ingérable demain. Le Parc naturel marin et les outils mis en place mesurent ces évolutions. On peut densifier dans les zones urbaines moins sensibles mais aujourd’hui, les espaces naturels tout autour du Bassin sont très sensibles.

Laurent TRIJOULET, COBAN – C’est facile aussi de renvoyer les problèmes à d’autres territoires.

Laurence PARIÈS, Région Nouvelle-Aquitaine – Je voudrais préciser des choses. Quand on dit que les transports ne sont pas connus et pas utilisés, c’est faux. Laurent Trijoulet a justement rappelé que la ligne TER Bordeaux-Arcachon était la première de la région, et la ligne 601 la première ligne routière régionale. Le TER est connu et utilisé avec 400 000 voyages par an. Le bus, c’est 1 600 voyages par jour et beaucoup de potentiel de développement encore. Sur la ligne 610, des choses sont faites pour multiplier l’offre et les horaires de passage. Actuellement on est sur un cadencement d’une demi-heure en heure de pointe. Il y a aussi le TAD que la COBAN finance, et il faut trouver des réponses pour les déplacements diffus et perpendiculaires à la RD3. Mais il n’est pas si aisé de trouver des couloirs qui pourraient transporter des passagers en site propre sur ce territoire à la mobilité éclatée. Beaucoup de gens vont de l’est de la RD3 au Bassin, tout cela est multiple. Il me semble qu’un transport lourd ne répondra pas à ces besoins complexes. Des transports de proximité sont plus souhaitables. Il existe des axes structurants à conforter. Sur la 610, il y a une question sur le niveau service. Mais c’est aussi pour tous les autres déplacements qu’il faut trouver des solutions. Il y a un potentiel de vélo. À ce propos, il y a eu une initiative intéressante mise en place par le collège de Saint Jean d’Illac. Il n’y a pas de car de ramassage scolaire. Mais on ne peut venir qu’à pied et à vélo au collège. Aujourd’hui 80%

des enfants viennent à vélo. Peut-être que le collège d'Audenge ou d'Andernos pourraient avoir plus d'enfants qui viennent en vélos et des cheminements plus sécurisés. On n'est plus dans une approche d'un mode de transport unique qui puisse répondre à tous les besoins. C'est trop rigide. On est désormais plutôt sur des bouquets de solutions à harmoniser et à coordonner. C'est l'intérêt de travailler avec la COBAN et le Département sur ce projet de déplacements durables du Nord Bassin.

Joël MELLET, Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret – Concernant les bus, les horaires sont rarement respectés dans la réalité. C'est un raisonnement d'usager que j'ai, mais quand on prend le car, on ne sait jamais quand on va arriver.

Laurence PARIÈS, Région Nouvelle-Aquitaine – Les cars sont suivis en temps réel et le temps réel de passage du prochain bus est accessible via internet. Je peux vous dire que les touristes le savent et l'ont bien compris. Notamment quand il s'agit de rester une demi-heure de plus sur la plage ou d'attendre le bus pour rien... Après, qu'il y ait un travail de communication à mener là-dessus, d'accord.

Joël MELLET, Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret – Tout va bien alors, et il n'y a rien à changer.

Laurence PARIÈS, Région Nouvelle-Aquitaine – Si, naturellement, nous avons des progrès à faire. Sur la vitesse commerciale, notamment. Parfois, on peut être sur un trajet d'une heure et quart au lieu d'une heure.

Pierre VUILLEUMIER, Vive la Forêt – J'aimerais préciser sur l'impact environnemental, que l'impact de l'étalement urbain est plus important que si on choisit de monter en hauteur sur l'existant.

Enrique ONATE, Conseiller Municipal de Biganos – Après, il y a aussi le phénomène de division parcellaire.

Laurent TRIJOLET, COBAN – Oui, et on ne peut plus l'interdire.

Dominique BODIN, Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret – Chaque intervenant s'est appuyé sur des données qu'ils ont. Est-ce qu'on peut les connaître ? Quelles études ? Quelles enquêtes ? Serpents de charge routière RD3, nature et destinations de déplacements, ... Nous seront-elles communiquées ? Ce qui est sûr, c'est que quand on va du Porge à Biganos, il serait plus intéressant de contourner par Blagon. Ce qui est délicat, c'est qu'on ne sait pas vraiment paramétrer une offre.

Conclusion - Camille HOLLEBECQUE, Cheffe de projet de Neorama

Merci pour vos contributions. Vous aurez toutes les présentations et le compte-rendu de tous les ateliers. Je vous rappelle qu'il y a un atelier sur la préservation de l'environnement demain à 18h et un autre sur les mobilités le 10 janvier 2018.