

Compte-rendu de l'atelier de travail « mobilités »
(10 janvier 2018 – session 2)

Participants :

- ASSOCIATION INSERCYCLESFIQUET ALAIN
- ASSOCIATION INSERCYCLESKOWALKA JEANPIERRE
- SDIS.....CHARLES LAFOURCADE
- INTERCLUB / C2BAJOËL CONFOULAN
- CEBA (+ ECOCITOYENS DU BA).....MARIE-HELENE RICQUIER
- COBARTECGUY ETCHESSAHAR
- COBARTECIVAN LAVALLEE
- FNAUTALAIN ROUX
- SEPANSO GIRONDEPIERRE VUILLEUMIER
- A2DBABERILLON PASCAL
- A2DBAMARIE-FRANCE PERRIN
- ARC' EAU (ET BAE)JEAN FRIBOURG
- BASSIN D'ARCACHON ECOLOGIEFRANÇOISE BRANGER
- BETEY ENVIRONNEMENT.....HAUTTECOEUR CHRISTIAN
- ECOCITOYENS DU BASSIN D'ARCACHONJOSIANE GIRAUDEL
- PALCF.....JOËL MELLET
- PALCF.....DOMINIQUE BODIN
- DFCIJEAN MARIE BAQUEY
- DFCIMONCHAUX DIDIER
- CACBN.....ANNABELLE BALESTON-ROBINEAU
- SYNDICAT DES SYLVICULTEURS DU SUD-OUEST JEAN-CLAUDE ALBERT
- COMMUNE DE BIGANOS.....ENRIQUE ONATE
- COMMUNE DE LANTONERIC BOUCHEIX
- COMMUNE DE LEGE CAP FERRET.....JEAN PHILIPPE BRAUGE
- PAYS BARVALDEPREISSAT SYLVAIN
- P. N. MARIN DU B.A.....MATTHIEU CABAUSSEL

- DEPARTEMENT DE LA GIRONDE : FREDERIC PERRIERE, ALAIN LEDUC, FLORENT GESTIN, CHRISTOPHE LESUEUR, ERIC JUPIN, PHILIPPE GUIGNARD,
- BUREAU NEORAMA : CAMILLE HOLLEBECQUE, RENAUD DUPUY
- CNDP : HELENE SARRIQUET (GARANTE DE LA CONCERTATION)

Introduction

Renaud DUPUY, directeur de Neorama, introduit cette 3^{ème} session d'ateliers consacrés aux mobilités et présente les objectifs ainsi que l'ordre du jour de l'atelier.

Travail en tables rondes

Les participants se sont répartis en trois (3) 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

- Garantir un temps passé de 30 min entre les 2 pôles extrêmes du nord bassin (25 km) à toutes heures de circulation (Biganos – Lège
- Ne pas créer de nouvelle emprise de voie de circulation / élargir si besoin les axes existants
- Retrouver la quiétude dans les centres-villes
- Supprimer les bouchons
- Réduire les mobilités nuisibles
- Rendre les « autochtones » exemplaires vis-à-vis des visiteurs
- Créer des moyens de déplacements durables cohérents, adaptés
- Imposer un développement démographique limité
- Créer des transports en commun

Réponse inacceptable

- Ne rien faire
- Augmenter les interdictions
- Laisser l'étalement urbain se propager

➤ Table n°2

Réponse idéale

- Réaliser plusieurs solutions (par exemple : 1 route, 1 transport en commun)

- Désengorger la RD3 et développer des alternatives (transport en commun, pistes cyclables)
- Répondre à la demande de déplacements des habitants par un système de transport souple, adapté
- Un transport rapide et structurant complété par des circuits de rabattement
- Un transport en commun en site propre
- Renforcer l'intermodalité aux extrémités (Lège – Biganos)
- Développer des solutions alternatives pour fluidifier la circulation
- Les priorités :
 - *Améliorer les transports en commun existants (urgent)*
 - *Créer un transport en commun en site propre, pouvant s'écarter de la piste cyclable, aux capacités adaptées*

Marie-Hélène Riquier (Ecocitoyens du Bassin d'Arcachon) précise en complément de cette synthèse que les constats préalables définis par le Département doivent être débattus, notamment la saturation de la RD3 et la non-attractivité des transports en commun.

Réponse inacceptable

- Ne rien faire
- Proposer des solutions qui ne répondraient pas à la demande :
 - *Qui dégraderait l'environnement*
 - *Qui coûterait cher*
- Une nouvelle route ou infrastructure qui :
 - *Impacterait les espaces naturels*
 - *Serait un aspirateur à voiture*
 - *Couperait les continuités écologiques*

➤ **Table n°3**

Réponse idéale

- Améliorer les transports collectifs :
 - *Transport en commun en site propre sur la piste cyclable*
 - *Améliorer Transgironde : mieux remplir la 601 en améliorant le cadencement ; améliorer les correspondances sur la 610*
- Continuer de supprimer les feu rouges sur la RD3
- Améliorer Transgironde proximité
- Trouver une coordination technique et financière entre les décideurs pour mener une approche claire, partagée et précise
- Améliorer la coordination entre les modes de transport (trop d'attente sur les ruptures de charge)
- Revoir les formes urbaines pour rendre les habitants plus urbains, moins dépendants de l'automobile, faire de l'aménagement « à la sauce Bassin »
- Travailler sur le dégroupage des livraisons
- Développer la fibre optique pour développer le télétravail

- Travailler sur les transports d'entreprises
- Bien penser les connections entre transports en commun
- Rechercher des solutions à faible coût pour réduire la circulation sur la RD3
- Améliorer les pass multimode Modalis

Réponse inacceptable

- *Statu quo*, ne rien faire
- Améliorer d'abord
- Le pire serait de créer une nouvelle route dans les milieux sensibles (sur le Sud Bassin les engagements n'ont pas été respectés vis à vis de l'urbanisation, qui a franchi la voie rapide)

➤ **Table n°1 – Solutions médianes sur la base des pistes de travail de la table n°3**

- Développer un transport en commun de type tram-train sur les emprises existantes
- Délester la RD3
- Différencier les voies des différents modes de déplacement pour les sécuriser et assurer leur continuité
- Aménager une voie nouvelle sur les emprises existantes en créant des ponts de traversée faunistique

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

- Créer un tram-train sur l'emprise de la piste cyclable
- Créer un transport en commun en site propre
- Créer un système global de gestion des transports en commun (pour favoriser l'intermodalité)
- A court terme, améliorer l'offre de transports collectifs existants pour les rendre attractifs
- Créer une nouvelle route, en aménageant les pistes forestières existantes, et un transport en commun
- Utiliser la piste cyclable pour permettre la circulation en 2 sens uniques : un sur la RD3, l'autre sur la piste cyclable, et créer un transport en site propre grâce à l'emprise dégagée sur chaque voie

➤ **Table n°3 – Solutions médianes sur la base des pistes de travail de la table n°2**

- Mettre en place des bus électriques
- Renforcer significativement le transport en commun
- Etudier la possibilité de créer un site propre sur la RD3 ou la piste cyclable, pour améliorer vitesse, fiabilité et régularité des transports en commun
- Changer les mentalités au niveau du cabotage (vélo, marche)
- Eviter les centres commerciaux excentrés
- Travailler sur les pénétrantes en lien avec les transports en commun
- Voir ce qui se fait de bien ailleurs pour l'importer sur le Bassin tout en restant « à la sauce bassin »

Échanges sur les restitutions du travail en tables rondes

Marie-Hélène Riquier (Ecocitoyens du Bassin d'Arcachon) demande des précisions sur la proposition « éviter les centres commerciaux excentrés ».

Frédéric Perrière (Département de la Gironde) : il faut resituer cette proposition dans le cadre d'une réflexion sur les nouvelles formes urbaines, pour faire changer les comportements, et favoriser le commerce de proximité.

Joël Confoulan (C2BA) : il faut surtout éviter les extensions des centres commerciaux (comme c'est envisagé sur Arès ou le sera sûrement sur Mios).

Représentant du COBARTEC : on a évoqué l'utilisation du vélo, il faut souligner qu'avec le tram-train, on peut embarquer les vélos, ce qui permet de combiner les modes de transport. Le tram-train répond aussi aux besoins des personnes à mobilité réduite.

Joël Confoulan (C2BA) : si une personne de la COBAN est présente, pourrait-il / elle rappeler le nombre de personnes qui prendrait les transports en commun ? Ces chiffres ont été présentés lors de l'atelier précédent.

Sylvain DEPRESSAT (Pays BARVAL) : d'après les estimations réalisées, il y aurait entre 500 et 3 000 voyageurs par jour. Or pour qu'un tel transport soit rentable (Tram-train) du point de vue de son fonctionnement, il faudrait plutôt compter sur environ 40 000 voyageurs par jour.

Un intervenant : la RD3 est à double sens et l'aménagement de cette route est incohérent, ce qui explique l'accidentologie. Il existe une emprise de 10-11 mètres à proximité, sur la piste cyclable, ce qui permettrait de faire un sens unique sur chaque emprise, et de dégager une voie pour un bus.

Joël Confoulan (C2BA): faire une route voiture sur l'emprise de la voie cyclable serait un non sens car énormément de riverains vivent à proximité, cela générerait trop de nuisances.

Représentant du COBARTEC : si on utilise l'emprise actuelle de la piste cyclable pour mettre par exemple un bus électrique, le problème vient du guidage. Il faut garder dans tous les cas la piste cyclable. Si on veut un transport rapide il faut qu'il soit guidé. Toute solution non guidée est à exclure. Le rail est sans doute le meilleur, et le moins cher à entretenir.

Représentant d'INSERCYCLES : j'ai eu la possibilité d'aller plusieurs fois aux Pays Bas (bien connu pour être en avance sur nous au niveau des déplacements vélo), pour voir leur savoir-faire et s'en inspirer. A maintes reprises j'ai entendu qu'en France on était dans le « vélo loisir ». Au Danemark, aux pays Bas, le vélo c'est tous les jours, c'est le « « vélo culturel ». On en est loin, il faut aller plus loin que des pistes cyclables touristiques si on veut mettre fin à l'hégémonie de la voiture, il faut aller vers le vélo culturel. Dans un écoquartier de La Teste, il y a eu une intervention d'un formateur pour « éduquer » les gens, à partir d'un environnement adapté, et favoriser le changement de comportement.

Joël Confoulan (C2BA): il faut revenir sur une notion d'urbanisme : limiter les déplacements, cela signifie avoir une urbanisation qui concentre les différents services pour éviter d'avoir à se déplacer.

Un intervenant : les vacanciers veulent des vélos quand ils arrivent, c'est très bien. Mais comment faire pour aller travailler ? Il faut partir loin, c'est impossible d'y aller en vélo. Le vélo c'est bien pour les petites distances.

Représentant d'Insercycles : il s'agit juste d'un retour d'expérience, pour s'orienter vers une société durable alors que les alertes se multiplient sur la santé et l'environnement. L'exemplarité est importante.

Un intervenant : sur Bordeaux les vélos prennent les couloirs de bus.

Frédéric Perrière (Département de la Gironde): une remarque valable pour les 3 ateliers : beaucoup de choses ont été dites sur de nouvelles infrastructures, mais nous n'avons pas suffisamment évoqué la vie actuelle sur le Bassin, l'amélioration de l'existant et de la RD3 comme route départementale.

Un intervenant : personnellement je vis bien la RD3, mais je ne suis plus en activité professionnelle. Vouloir faire 25 km en 30 min c'est fou, nous n'y arriverons pas, il faut intégrer le fait qu'on est en agglomération.

Un intervenant : pour améliorer l'existant, il faudrait transférer chaque personne seule dans une voiture vers un transport collectif ou, organiser l'auto stop.

Un intervenant : il existe des solutions de covoiturage, de calcul des temps de transport, ça existe ailleurs nous en avons déjà parlé.

Alain Leduc (Département de la Gironde): Le Département de la Gironde remercie l'ensemble des participants pour leur présence aux ateliers depuis octobre.

Le Département mène actuellement une série d'études en parallèle du déroulement de ces ateliers. Les analyses et diagnostics réalisés dans ces études sont cohérents avec les principaux enjeux identifiés par les acteurs au cours des ateliers.

Je vous rappelle que tous les comptes rendus et tous les supports de présentation sont accessibles et consultables sur le site « gironde.fr ». Les études réalisées et les synthèses des ateliers seront également disponibles prochainement sur la même page web.

La prochaine étape sera d'associer l'ensemble des maîtrises d'ouvrages compétentes en matière de mobilité pour réfléchir aux scénarios de réponse pouvant contribuer à une amélioration du système global des mobilités. Cette étape est programmée au cours des prochaines semaines.

Nous adapterons également les 6 objectifs du projet de déplacements durables du nord Bassin en fonction de ce que vous avez pu exprimer. Chaque proposition sera également étudiée avec les autres maîtrises d'ouvrages dans le cadre de l'élaboration des scénarios.

La concertation préalable démarrera au printemps.

Nous vous réunirons à nouveau avant cette concertation pour vous présenter une synthèse de nos analyses.