



PROJET DE DÉPLACEMENTS DURABLES DU NORD-BASSIN

DOSSIER DE CONCERTATION

Mai 2018



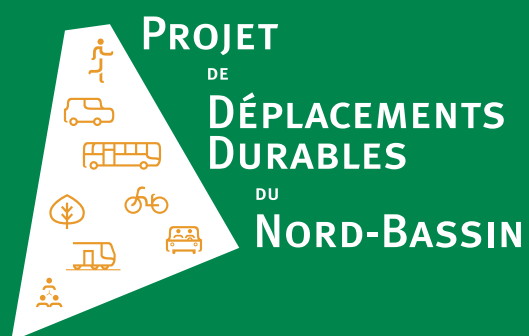


Table des matières

PRÉAMBULE.....	5
----------------	---

ÉDITO DU PRÉSIDENT.....	6
-------------------------	---

PARTIE 1

LE CONTEXTE DU PROJET DE DÉPLACEMENTS DURABLES DU NORD BASSIN.....	7
--	---

A : La mobilité, une problématique ancienne pour le Nord Bassin.....	8
--	---

B : Un changement d'approche pour redéfinir globalement et durablement les conditions de déplacements.....	9
---	---

C : Un partenariat nécessaire entre les collectivités pour proposer des solutions pérennes.....	9
---	---

C1 : La mobilité : une compétence partagée.....	9
---	---

C2 : Améliorer les conditions de déplacements de tous : une ambition commune.....	10
---	----

PARTIE 2

LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL.....	11
--------------------------------	----

A : Le contexte socio-économique.....	12
---------------------------------------	----

B : La mobilité et les transports.....	15
--	----

C : La topographie et l'hydrographie.....	17
---	----

D : Les milieux naturels.....	18
-------------------------------	----

E : Les milieux forestiers.....	21
---------------------------------	----

F : Les autres facteurs environnementaux.....	23
---	----

PARTIE 3

LA PHASE DE PRÉ-CONCERTATION.....	25
-----------------------------------	----

A : Bilan quantitatif de la phase préparatoire.....	26
---	----

B : Bilan qualitatif de la phase préparatoire.....	27
--	----

C : Objectifs du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin.....	29
--	----

PARTIE 4

TROIS SCÉNARIOS PROPOSÉS POUR L'ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE DE LA COBAN.....	31
--	----

A : Socle commun d'actions.....	32
---------------------------------	----

B : Scénario 1.....	35
---------------------	----

C : Scénario 2.....	36
---------------------	----

D : Scénario 3.....	38
---------------------	----

E : Des scénarios inspirés des propositions formulées durant la pré-concertation.....	40
---	----

E1 : La possible mise en œuvre d'un transport en commun en site propre dans le cadre du scénario 3.....	40
---	----

E2 : Une meilleure articulation des horaires et une augmentation de la fréquence des différents transports.....	41
---	----

PARTIE 5

L'ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE DES TROIS SCÉNARIOS	43
A : Effets sur le système global des mobilités	44
B : Effets sur les milieux naturels	45
C : Effets sur l'occupation des sols et les milieux forestiers	45
D : Effets sur les autres facteurs environnementaux	47
E : Effets socio-économiques des trois scénarios	47
F : Synthèse de la comparaison des trois scénarios	49
G : Les engagements des collectivités porteuses du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin	50
G1 : Engagements généraux	50
G2 : Le cahier des charges relatif aux milieux naturels	50
G3 : Le cahier des charges relatif à l'urbanisation	51

PARTIE 6

LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION	53
A : Les objectifs de la concertation préalable	54
B : Une concertation sous l'égide d'un garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public	54
C : Les modalités de la concertation préalable	54
C1 : Les temps de la concertation	54
C2 : Les modalités d'information du public	55
C3 : Les modalités de participation du public	56
D : A l'issue de la concertation	56

LES ANNEXES

LES ANNEXES	57
ANNEXE 1 : Tableau récapitulatif : les 25 actions des Schémas Mobilités et Modes doux de la COBAN	58
ANNEXE 2 : Détails techniques des solutions proposées	59
1 : Fonctionnement de la ligne TransGironde n°610 en boucles ou segments	59
2 : Détail d'un sas cycliste	59
3 : Autorisation des « cédez-le passage » cyclistes au feu rouge	60
4 : Pictogrammes vélo et de pictogrammes piétons pour marquer les traversées	60
5 : Zones de circulation apaisée	61
6 : Marquage au sol des entrées des zones de circulation apaisée	63
7 : Neutralisation des places de stationnement voiture en amont des passages piétons	64
8 : Les carrefours de mobilité, les pôles d'échanges secondaires et les pôles d'échanges intermodaux	64
9 : Les liaisons « centres urbains ⇔ pôles d'échanges secondaires » pour les modes actifs (piétons et vélos)	65
10 : La priorisation des bus au niveau des carrefours	66
ANNEXE 3 : Cartes des trois scénarios	68
ANNEXE 4 : Lexique	71
ANNEXE 5 : liste des études	72

PRÉAMBULE

Le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon (PDDNB) est porté par le Département de la Gironde, la Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord (COBAN), le Syndicat du Bassin d'Arcachon Val de L'Eyre (SYBARVAL), la Région Nouvelle-Aquitaine, les communes de Lège-Cap-Ferret, Arès, Andernos-les-Bains, Lanton, Audenge, Biganos, Marcheprime et Mios.

Il fait l'objet d'une concertation préalable en application des articles L.121-15-1 et suivants et R.121-19 et suivants du Code de l'environnement. Cette concertation se déroule du 14 mai au 30 juin 2018.

La concertation préalable vise à associer le public à l'élaboration de ce projet pour débattre de son opportunité et faire des propositions :

- en l'informant sur les données du projet (objectifs et caractéristiques principales du projet, avancée des études, scénarios soumis à la concertation) ;
- en recueillant les observations qu'il suscite du point de vue de son opportunité, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- en faisant émerger à travers le partage d'informations et l'écoute des avis et des propositions pour l'enrichir.

La concertation préalable doit permettre d'éclairer le Département de la Gironde et les collectivités partenaires sur les décisions à prendre dans le cadre du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin afin d'aboutir à un projet partagé répondant aux attentes du public.

En fonction de ces décisions, pourront être engagées ultérieurement les études de faisabilité et d'impact, ainsi que les procédures d'autorisation (évaluation environnementale, enquête publique environnementale, déclaration d'utilité publique, autorisation environnementale, permis de construire, etc.) nécessaires à la réalisation de l'ensemble des composantes du projet.

Ce dossier de concertation est mis à la disposition du public durant toute la phase de concertation préalable. Il présente l'ensemble des éléments d'information afférents au projet (contexte historique, diagnostics et études préalables, principales caractéristiques, etc.) ainsi que la démarche de concertation préalable.

Il a été élaboré en collaboration étroite avec l'ensemble des collectivités partenaires du Département de la Gironde sur ce projet : la COBAN, le SYBARVAL, la Région Nouvelle Aquitaine, les communes de Lège Cap Ferret, Arès, Andernos-les-Bains, Lanton, Audenge, Biganos, Marcheprime et Mios.



ÉDITO DU PRÉSIDENT



La Gironde accueille plus de 20 000 nouveaux habitants chaque année. Le territoire du Bassin d'Arcachon participe activement de cette attractivité. Ainsi, environ un tiers de ces Girondines et Girondins choisissent de s'y installer. Si ce dynamisme démographique est une force, il s'accompagne aussi de défis majeurs à relever en termes d'aménagement du territoire et en termes de mobilités. Dans ce domaine, l'enjeu est double. Il s'agit d'une part de s'adapter aux nouveaux besoins et, d'autre part, d'apporter des réponses durables et responsables, contribuant à préserver la qualité de vie sur le territoire.

Face à l'essoufflement du modèle actuel de déplacements, aucune solution miracle ne saura résoudre à elle seule les difficultés. Au contraire, seul un ensemble de propositions permettra de répondre à l'urgence et de préparer demain en accompagnant notamment les changements de comportement individuels et collectifs.

Fort de ce constat et convaincu que les conditions de déplacements sur le Nord du Bassin d'Arcachon doivent et peuvent être améliorées, le Département de la Gironde s'est associé aux collectivités territoriales compétentes en matière de mobilité (COBAN, SYBARVAL, Région et communes) pour élaborer un projet partagé de déplacements durables sur ce territoire.

Dès le lancement du projet, le Département et ses partenaires ont souhaité mettre en œuvre une méthode de travail participative prenant en compte les attentes des acteurs locaux et des habitants.

Une phase de pré-concertation a permis de préciser avec les acteurs locaux les enjeux et les objectifs du projet. Trois scénarios, présentés dans ce document, ont été retenus et sont soumis à la concertation. Il s'agit à présent de recueillir l'avis du public.

En saisissant la Commission Nationale du Débat Public pour solliciter la désignation d'un garant, malgré l'absence d'obligation réglementaire en la matière, le Département a souhaité apporter toutes les garanties à la concertation.

La Commission Nationale du Débat Public a nommé Madame Hélène Sarriquet et Monsieur Jean-Marc Rebière en appui pour veiller à la sincérité et au bon déroulement des débats.

Je tiens à remercier toutes celles et ceux qui prendront part aux échanges. Par votre mobilisation, vous enrichissez le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin.

Jean-Luc GLEYZE

Président du Conseil départemental de la Gironde

PARTIE 1

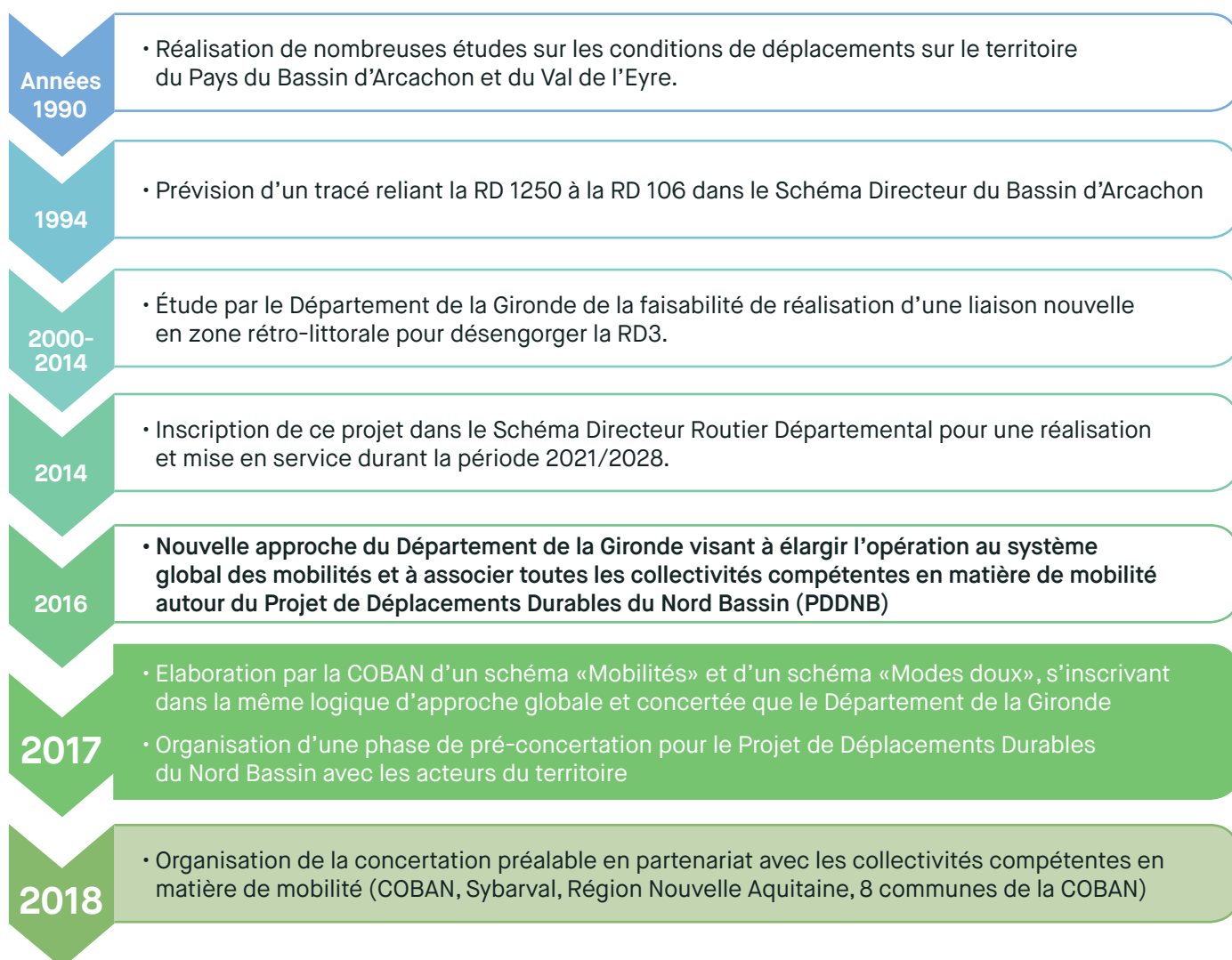
LE CONTEXTE DU PROJET DE DÉPLACEMENTS DURABLES DU NORD BASSIN

A : LA MOBILITÉ, UNE PROBLÉMATIQUE ANCIENNE POUR LE NORD BASSIN

Lancé en 2016, le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon vise à **redéfinir globalement les conditions de déplacements sur le territoire des huit communes de la Communauté d'agglomération du Nord Bassin d'Arcachon (COBAN)** : Lège-Cap-Ferret, Arès, Andernos-les-Bains, Lanton, Audenge, Biganos, Marcheprime, Mios.

S'étendant **de la presqu'île du Cap Ferret au Val de l'Eyre**, en Gironde, le Nord Bassin d'Arcachon s'inscrit dans un contexte géographique, socio-économique et environnemental particulier. La proximité du littoral du Bassin d'Arcachon et de l'Océan Atlantique crée des enjeux spécifiques en matière d'attractivité, d'activité touristique et de mobilité.

Si les besoins en matière de mobilité sur le Nord Bassin sont anciens, cette question a longtemps été appréhendée pour un seul mode de déplacement : la voiture. Depuis les années 1990, plusieurs analyses, études et projets ont été engagés mais finalement non concrétisés.



B : UN CHANGEMENT D'APPROCHE POUR REDÉFINIR GLOBALEMENT ET DURABLEMENT LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS

Plusieurs constats témoignent aujourd'hui de la nécessité de penser globalement et durablement la mobilité sur le territoire du Nord Bassin d'Arcachon :

- L'attractivité limitée des modes de déplacements alternatifs à la voiture ;
- Les difficultés de circulation sur la voie littorale Nord du Bassin (RD3) ;
- L'insécurité des déplacements ;
- La nécessité de préserver l'environnement naturel exceptionnel du Bassin d'Arcachon.

En 2016, le Département a donc décidé de renforcer les moyens mis en œuvre pour :

- améliorer sa connaissance du secteur (diagnostics territoriaux complémentaires) ;
- poursuivre la concertation autour de la mobilité en l'élargissant à tous les acteurs pouvant être concernés ;
- associer l'ensemble des collectivités compétentes sur la mobilité : les huit communes de la COBAN, la Région Nouvelle-Aquitaine, la COBAN et le Syndicat mixte du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (SYBARVAL).

En 2017, le Département a sollicité la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour la désignation d'un garant et lancé une phase préparatoire à la concertation avec les acteurs du territoire.

C : UN PARTENARIAT NÉCESSAIRE ENTRE LES COLLECTIVITÉS POUR PROPOSER DES SOLUTIONS PÉRENNES

C1 : La mobilité : une compétence partagée

Sur le Nord Bassin d'Arcachon, les compétences en matière de mobilité sont partagées entre plusieurs collectivités, parmi lesquelles :

- **La COBAN**, devenue Communauté d'agglomération au 1^{er} janvier 2018, qui est désormais l'autorité organisatrice de la mobilité à l'échelle de son territoire.
 - ✓ Elle est chargée de l'organisation des services réguliers de transport public de personnes, du développement des modes de déplacement doux et partagés, de la mise en place d'un service de conseil en mobilité.
 - ✓ Elle reprend la gestion de certaines lignes de transports collectifs présentes sur son territoire (ancienne compétence de la Région). Dans le cadre de ce transfert de gestion, les discussions concernent notamment la ligne TransGironde 610 (Lège-Cap-Ferret - Belin-Beliet), le Transport à la Demande (T.A.D.) - TransGironde Proximité, ainsi que le transport scolaire.
 - ✓ Elle a lancé en janvier 2017 l'élaboration d'un schéma « Mobilités » et d'un schéma « Modes doux ». Ces deux schémas ont été approuvés par le conseil communautaire de la COBAN, le 13 février 2018. Ils prévoient la mise en œuvre de **25 actions prioritaires** réparties dans 11 domaines (ou familles d'actions). Une grande partie de ces actions s'articule autour du développement des modes alternatifs à la voiture individuelle, tels que les transports collectifs, les modes doux, le covoiturage (voir tableau en Annexe 1, page 58).
- **Les communes, des partenaires incontournables pour l'aménagement du territoire**
 - ✓ Elles recherchent des solutions visant à réduire la place de la voiture dans les modes de déplacement, dans le cadre de leurs politiques en matière de mobilité : sécurisation des traversées d'agglomération et limitation des vitesses autorisées, adaptation des offres en matière de stationnement, sécurisation du déplacement des modes actifs (vélos et piétons).

- ✓ Elles portent des projets de requalification de la RD3 en faveur des cheminements doux, d'une vie locale et d'un centre-ville apaisé, en partenariat avec le Département de la Gironde.
- ✓ Par l'intermédiaire de leurs plans locaux d'urbanisme, elles disposent des outils pour maîtriser le développement urbain et définir les espaces à protéger, à urbaniser et à aménager. Chaque document d'urbanisme s'inscrit dans le cadre de la Loi Littoral qui limite les extensions d'urbanisation et respecte le Code de l'urbanisme précisant que l'aménagement urbain doit s'articuler avec les offres de mobilité. Par ailleurs, la population est invitée à participer à l'élaboration de chaque Plan Local d'Urbanisme (PLU) et peut contribuer à sa construction.
- **La Région Nouvelle Aquitaine, porteuse des transports collectifs structurants vers la métropole bordelaise**
 - ✓ Elle est l'autorité gestionnaire de la ligne de Train Express Régional (TER) (ligne n°32) qui relie le secteur sud du périmètre d'étude à l'agglomération bordelaise en 25 minutes. Avec les gares de Marcheprime et de Biganos, cette offre concerne 1 million de voyageurs par an.
 - ✓ Elle est gestionnaire, depuis le 1^{er} septembre 2017, de la ligne 601 du réseau TransGironde qui relie le secteur Nord du périmètre d'étude à l'agglomération bordelaise. Cette ligne est la ligne la plus fréquentée du réseau de lignes de cars régionaux en Gironde.

C2 : Améliorer les conditions de déplacements de tous : une ambition commune

Souhaitant apporter aux habitants des solutions globales et coordonnées, le Département de la Gironde a fait le choix d'associer au portage et à la mise en œuvre du projet l'ensemble des collectivités actrices des mobilités sur le territoire :

- la COBAN,
- le SYBARVAL,
- la Région Nouvelle Aquitaine,
- les 8 communes du Nord Bassin :
 - Andernos-les-Bains,
 - Arès,
 - Audenge,
 - Biganos,
 - Lanton,
 - Lège Cap-Ferret,
 - Marcheprime,
 - Mios.

Le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon fait l'objet d'un suivi ainsi que d'échanges réguliers entre l'ensemble de ces collectivités dans le cadre de réunions de travail et d'un **comité de pilotage du projet**, qui se réunit à chaque étape clé de la démarche.

PARTIE 2

LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL

En 2016 et 2017, un diagnostic territorial a été réalisé pour préparer et alimenter la concertation préalable sur le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin.

Les analyses présentées ci-après de manière synthétique sont disponibles dans leur intégralité sur la page dédiée au projet sur le site internet gironde.fr

A : LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Bénéficiant depuis les années 1970 d'une forte croissance démographique, le territoire de la COBAN se divise en deux groupes de communes relativement homogènes du point de vue de leurs caractéristiques :

- Les communes du Nord à forte attractivité touristique (Lège-Cap-Ferret, Arès, Andernos-les-Bains, Lanton) qui se caractérisent par une population plus âgée (dont une part importante de retraités), un taux de résidences secondaires élevé et qui disposent de nombreuses infrastructures touristiques. L'activité de ces villes varie donc beaucoup selon la période de l'année ;
- Les communes du Sud à vocation davantage résidentielle (Audenge, Biganos, Marcheprime, Mios). Ces communes accueillent une population plus jeune, avec une part importante d'actifs. Elles échangent régulièrement avec la partie Sud du Bassin d'Arcachon, notamment pour l'emploi.

Le territoire est urbanisé depuis le littoral vers les massifs forestiers, principalement sous forme de zones résidentielles à faible densité (secteurs pavillonnaires).

Le contexte socio-économique du Nord Bassin d'Arcachon se caractérise par plusieurs phénomènes importants :

■ Population et évolution démographique

La population de la COBAN est passée de 55 200 habitants en 2008 à 61 700 habitants en 2013, soit une progression de 12% en 5 ans¹. Dans les projections du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Bassin d'Arcachon et du Val de Leyre², les taux d'évolution démographiques annuels étaient de l'ordre de 1,5% jusqu'en 2035. Conformément à ces projections, la population de la COBAN s'élèverait à 78 000 habitants en 2030 et à presque 83 000 habitants en 2035.

Par ailleurs, le territoire se caractérise par une proportion élevée de personnes âgées de 60 ans et plus. Elles représentent 30% des résidents de la COBAN, contre 24% en Gironde et au niveau national.

La population de la COBAN triple en période estivale, avec une fréquentation particulièrement importante des communes de Lège-Cap-Ferret, Arès et Andernos-les-Bains.

■ Population active et emploi

La population active est représentative de la pyramide des âges du territoire. La part de retraités (28%) est supérieure à la moyenne départementale (20%).

Les communes d'Andernos-les-Bains et d'Arès possèdent une part d'actifs inférieure à 50%, tandis qu'elle dépasse les 64% dans les villes de Marcheprime, Biganos et Mios.

Le nombre d'étudiants sur le territoire est plus faible que sur l'ensemble du département de la Gironde. Cela s'explique en partie par l'absence d'établissements d'enseignement supérieur.

Le taux de chômage global de la zone d'étude est comparable à celui de la Gironde (7% sur le territoire contre 8% dans le département), avec des variations allant de 5% dans les communes de Mios et Lège-Cap-Ferret à 10% à Audenge.

¹ Données INSEE. Par comparaison, la population a évolué sur la même période de 5,9 % pour la Gironde et de 2,5 % pour la France Métropolitaine. Cela correspond à une croissance annuelle de la population de 2,4 % pour la COBAN.

² La décision d'approbation du SCoT a été annulée par le tribunal administratif et par arrêté (n°15BX851) du 14 décembre 2017 de la cour administrative d'appel.

▪ Évolution des emplois

En trente ans, le nombre d'emplois au sein de la COBAN a été multiplié par 2,3, contre 1,5 en Gironde et 1,2 en France. Ainsi, en 2014, la COBAN comptait près de 17 000 emplois, contre 7 000 emplois trente ans plus tôt.

Cette évolution est moins rapide que l'évolution de la population en Gironde, territoire très dynamique à l'échelle de la France.

Le territoire se caractérise par un accueil important de touristes et des résidents secondaires. Ainsi, la sphère résidentielle est son premier moteur économique. Un emploi sur deux concerne les secteurs d'activité suivants :

- services de proximité (16% contre 10% en France) ;
- santé, action sociale (11% contre 10% en France) ;
- BTP (10% contre 6% en France) ;
- entretien, réparation (9% contre 7% en France) ;
- éducation (5%, comme en France).

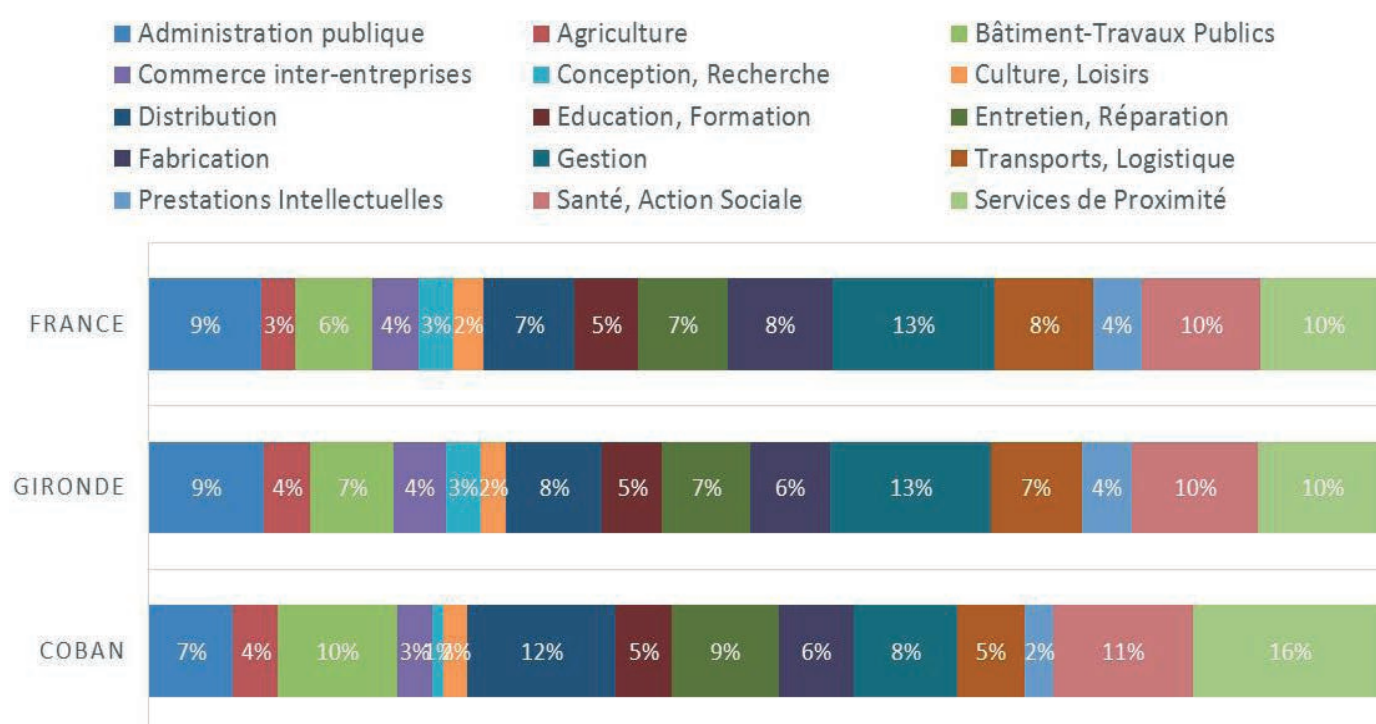


Illustration : comparaison des différents types d'emplois (source INSEE 2013)

▪ Tourisme

Le poids économique du tourisme est important sur le territoire. Les retombées touristiques sont aujourd'hui estimées à 310,7 millions d'euros³ entre mai et septembre, qui représente la période la plus intense de l'année. Elles concernent principalement les dépenses liées à l'alimentation (31 %), l'hébergement (27 %) et les loisirs (20 %).

Le territoire du Nord Bassin, qui concentre une part importante des résidences secondaires (44 %) et des hébergements marchands (55 %), capte une bonne partie de ce revenu. Les principaux sites touristiques sont concentrés sur la bande proche du littoral : les plages, les ports et villages ostréicoles, les lieux centraux d'animation, les sites naturels et patrimoniaux, les pôles d'équipements loisirs et tourisme.

Les disparités dans l'offre touristique des communes ont une incidence sur les nuisances liées aux déplacements le long de la bande littorale. En période estivale, le trafic augmente de façon importante sur les axes routiers du Nord de la COBAN.

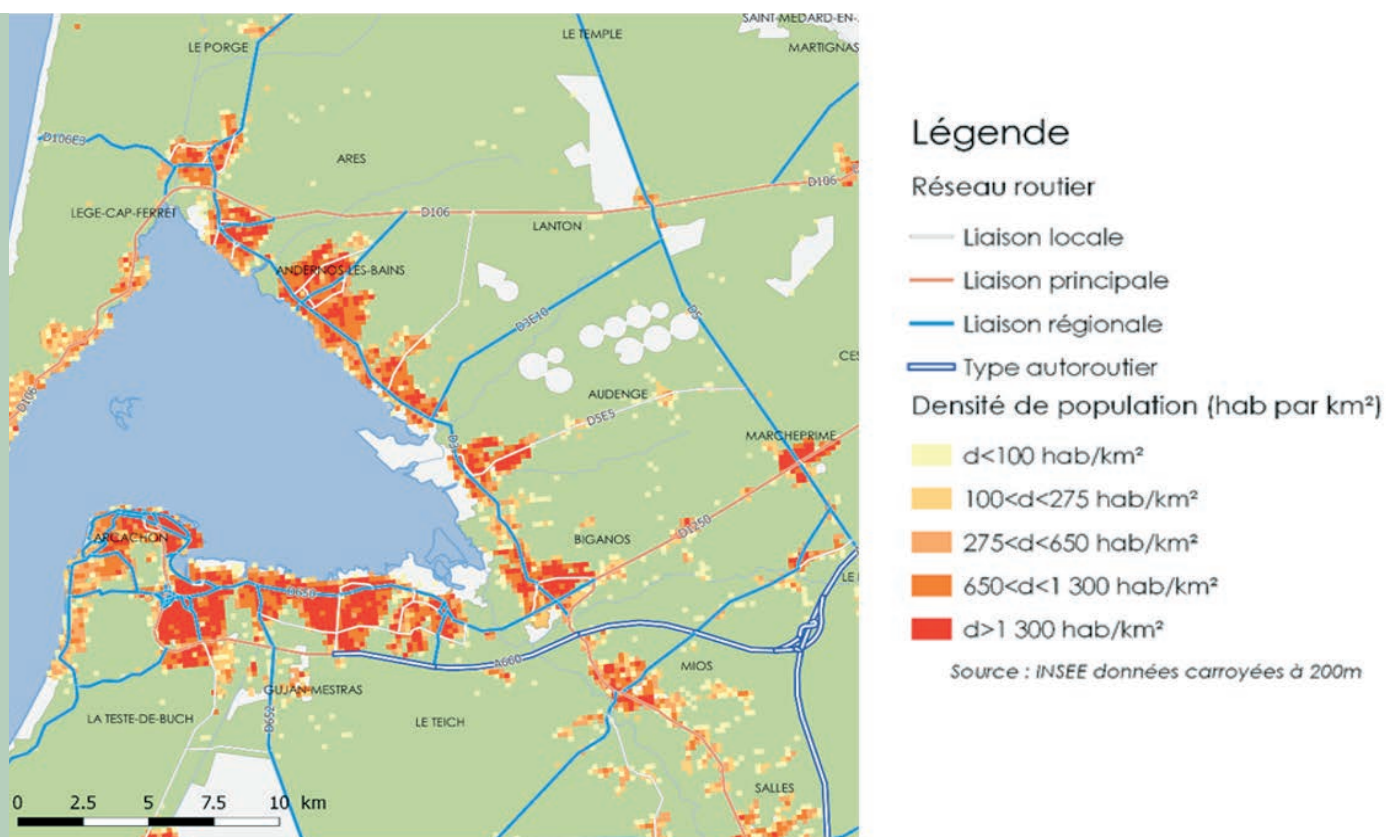


Figure : Densités de population (Source : Études EXPLAIN)

■ Déplacements

Les principaux pôles générateurs de déplacements sur le Nord Bassin se situent le long de la RD3 :

- **Au niveau des zones urbanisées**, la majorité de la population de la COBAN vivant proche de la RD3 ;
- **Au niveau des zones commerciales et d'activités**, réparties de façon relativement homogène sur le territoire, où de nombreuses entreprises et commerces sont implantés ;
- **Au niveau des pôles administratifs, de santé et d'enseignement** dont la plupart se situent directement le long ou à proximité de la RD3 ;
- **Au niveau des sites touristiques**, situés à proximité du littoral du Bassin et directement desservis par la RD3.

Les déplacements domicile-travail sur le territoire se caractérisent par deux types de flux⁴ :

- **Les déplacements des 23 500 actifs résidant en Nord Bassin** : 32% d'entre eux travaillent dans leur commune de résidence, 17% dans une autre commune de la COBAN, 31% dans la métropole bordelaise ;
- **Les déplacements des 8 000 travailleurs sur le territoire ne résidant pas sur la COBAN**, qui sont en grande majorité issus du Sud du Bassin (La Teste, Gujan-Mestras, le Teich) ou du Nord (Le Porge).

Les déplacements domicile-établissements scolaires concernent principalement les élèves du primaire au lycée, le territoire ne comptant pas d'établissement d'enseignement supérieur. 31% des collégiens, lycéens et étudiants de plus de 14 ans, résidents de la COBAN, se déplacent vers la métropole bordelaise, alors que 60% d'entre eux restent sur le territoire du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre.

4 Données INSEE 2013.

B : LA MOBILITÉ ET LES TRANSPORTS

L'analyse de l'offre de mobilité et des trafics routiers sur l'aire d'étude du projet repose sur l'étude « Déplacements et trafics routiers » réalisée entre 2017 et 2018. Elle s'est fondée sur une analyse documentaire des données et études antérieures ainsi que sur des enquêtes de terrain réalisées en mars et août 2017.

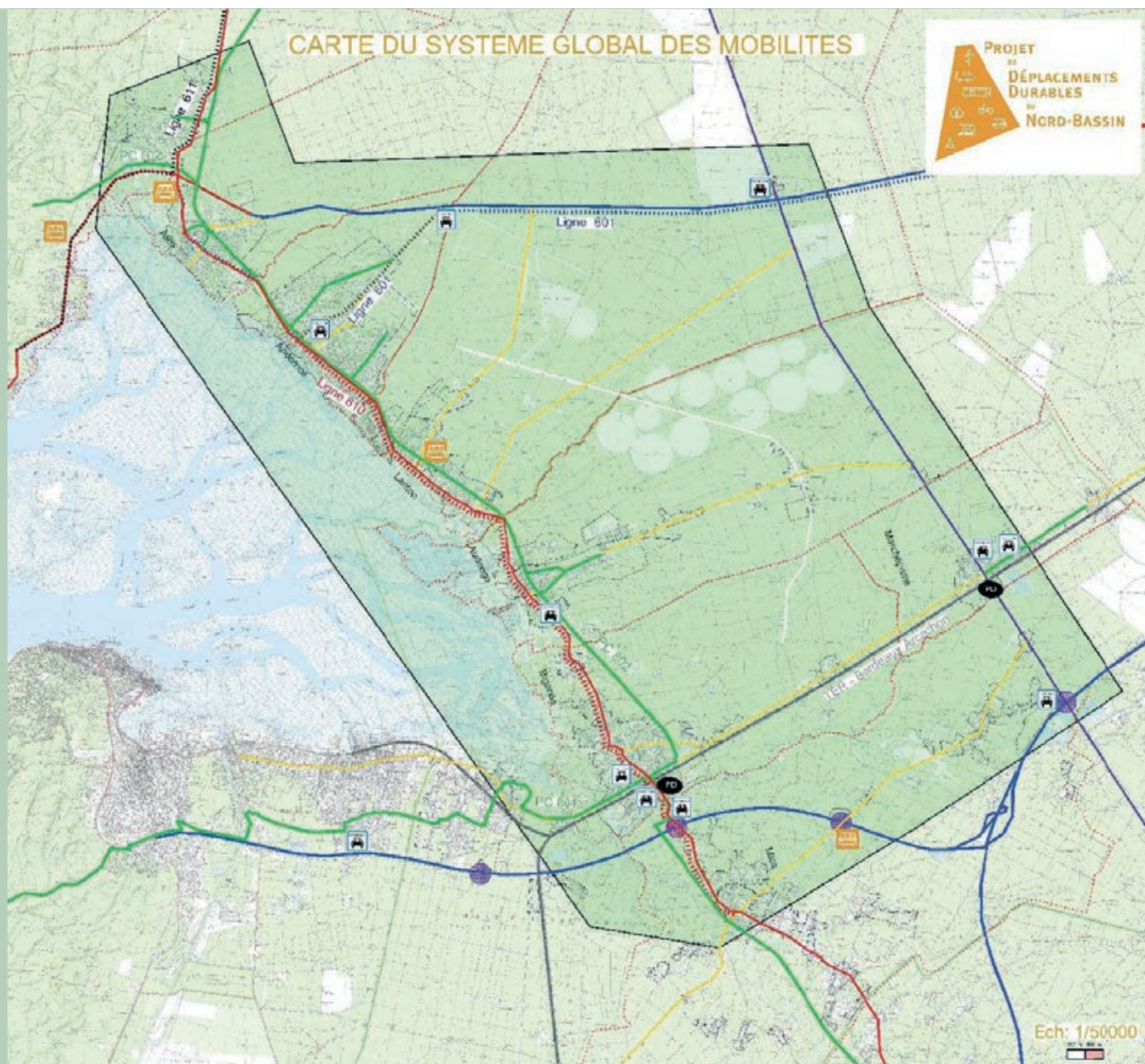


Figure : Offres de mobilité existantes sur le territoire du Nord Bassin (Source : Département de la Gironde)

L'attractivité des modes alternatifs à la voiture personnelle et des modes actifs est plutôt faible dans le secteur du Nord Bassin :

- **Malgré une offre dense de TER vers Bordeaux et Arcachon, le train pâtit d'une image négative.** En effet, les interconnexions avec les bus et navettes sont perçues comme peu performantes (temps d'attente significatifs, fréquences mal adaptées, gare de Marcheprime non desservie par les bus), et les conditions de stationnement dans les gares pour les voitures (saturation des parkings) et les 2 roues (défaut de stationnement vélos sécurisés) pas satisfaisantes.

- **Les lignes de cars TransGironde (601 et 610) ont des fonctions différentes.** Si la ligne 601 est très fréquentée, elle fait l'objet d'une saturation en période estivale ou pendant les week-ends. La ligne 610 (Lège-Cap-Ferret/Belin-Beliet) pâtit des contraintes de circulation sur l'axe RD3, d'où une vitesse commerciale faible et un temps de parcours long entre Lège et Biganos. Hors centre-bourg, les points d'arrêts des bus sont mal équipés et peu favorables à l'accueil des vélos et des piétons (problèmes de sécurité). Enfin, il n'existe pas d'offre de bus entre les centralités urbaines et la gare de Marcheprime.
- Les **transports scolaires** sont réservés aux élèves et ne sont pas une alternative à l'automobile pour les autres usagers. Certains élèves privilégient la ligne 610 de TransGironde aux lignes scolaires car elle est soit plus proche de leur résidence soit plus adaptée en termes d'horaires.
- Les **pistes cyclables** présentent des conflits d'usage avec les autres modes de transports sur la RD3. Elles sont actuellement en nombre insuffisant. La faible sécurisation des stationnements des 2 roues, les discontinuités cyclables dans les bourgs et entre les communes, l'absence de liaison cyclable vers Bordeaux sont autant de raisons qui en limitent le développement.
- **Le covoiturage représente une solution intéressante pour limiter le nombre de voitures en circulation.** Néanmoins, malgré un développement récent et important d'aires de covoiturage, cette pratique se heurte à la fois à la saturation des aires, à la faible utilisation des aires intra-bourg et à l'absence de parkings à vélos sécurisés à proximité immédiate.
- Même si très apprécié, le Transport à la Demande (TAD) est utilisé par un public restreint, **notamment les personnes âgées.**

En 10 ans, **le trafic sur les routes départementales du Nord Bassin d'Arcachon a augmenté plus rapidement (+27%) qu'à l'échelle nationale (+2,8%). Sur la RD3, le trafic a augmenté de 22%.**

Les variations saisonnières⁵ de trafic sur la RD3 évoluent selon les tronçons. Moins importantes de Biganos à Andernos (variation inférieure à 15%), elles sont plus significatives entre Andernos et Lège (variation supérieure à 25%). De même, les variations sont importantes sur la RD3e9 ($\geq 20\%$) et la RD216 ($> 25\%$). Enfin, les variations de trafic sont importantes pour la RD106 (+50% côté Lège-Cap-Ferret), l'avenue du Pont des chèvres à Lanton (+300%), la RD5 (+40%), et les pistes forestières 209 et 210 (+30 à 70% selon les tronçons).

Selon les résultats des enquêtes de circulation, l'utilisation des différents axes routiers du périmètre n'est pas la même. **La RD3 est davantage utilisée pour des déplacements locaux** de courte portée avec une mixité d'usages. **La RD5 est davantage utilisée pour des déplacements de transit** (liaisons entre le Nord et le Sud Bassin, délestage de la RD3, liaisons avec la métropole).

La forte dépendance à la voiture est manifeste sur le Nord Bassin d'Arcachon. **85% des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture**, contre 75% en Gironde et 70% au niveau national. Avec **93% des ménages de la COBAN possédant au moins une voiture** (contre 81% en France), le niveau de motorisation sur le territoire est élevé.

En termes de sécurité routière, plusieurs constats liés aux conditions de circulation sont réalisés :

- **Une accidentologie élevée :** 347 accidents et 60 décès recensés entre 2005 et 2015 sur les différents axes, la RD3 étant l'axe sur lequel le plus d'accidents sont recensés⁶ ;
- **Une multiplicité d'usages de la RD3** augmentant son insécurité : entre Arès et Biganos, le linéaire de 22,3 km comprend 17,3 km classés en agglomération, 128 carrefours, 4 zones à 30 km/h, plus de 150 passages piétons, de nombreux accès riverains, commerces et services ;
- **Le développement d'itinéraires alternatifs et de comportements inadaptés liés à la congestion de la RD3 :** usage d'itinéraires de substitution pour les trajets Nord-Ouest/Sud-Est et d'itinéraires parallèles non adaptés et pas toujours autorisés à la circulation (pistes forestières 209, 210, 217), petites voies riveraines non adaptées, contournement de Lanton, contournements d'Arès et Andernos, grand contournement par la RD5 ;
- **Les fortes contraintes pesant sur les interventions des secours :** secteurs accidentogènes, congestion récurrente de la RD3, absence de solution de déviation en cas d'incident sur la RD3, absence de réglementation pour limiter l'accès de la RD3 à certains usages, difficulté d'accès au massif forestier, ralentissement des interventions de secours aux personnes présentes sur le territoire et à l'extérieur.

⁵ Sources comptages (Explain et CD33) période normale (mars) et période estivale (août).

⁶ L'indice G4 (ratio entre le nombre de personnes tuées et le nombre d'accidents corporels référencés) est de 17% contre seulement 5% dans l'ensemble de la Gironde. Les accidents sont donc globalement plus graves que ceux de la Gironde.

C : LA TOPOGRAPHIE ET L'HYDROGRAPHIE DU TERRITOIRE

Le Bassin d'Arcachon dispose d'une baie marine d'environ 180 km², insérée dans la plaine côtière des Landes de Gascogne et pénétrant sur 20 km à l'intérieur des terres. Il forme un pays presque plat, séparé de la côte atlantique par un cordon dunaire.

Son bassin versant couvre une superficie de plus de 4000 km² et apparaît relativement homogène du point de vue topographique et géologique :

- les pentes sont partout inférieures à 0,5% ;
- la couverture se compose uniformément des sables des Landes, terrains très perméables renfermant une nappe phréatique à faible profondeur.

Ainsi, le bassin versant du Bassin d'Arcachon est caractérisé par un réseau hydrographique naturel peu développé, du fait de l'absence de pente et de l'omniprésence de la nappe.

Trois secteurs hydrographiques couvrent le Nord Bassin :

- Le bassin versant des lacs médocains, dont le canal du Porge est l'émissaire (communes de Lège-Cap-Ferret et d'Arès) ;
- Le bassin versant des cours d'eau côtiers, entre l'embouchure du canal du Porge et l'embouchure de la Leyre (communes d'Andernos-les-Bains, Lanton, Audenge et Marcheprime) ;
- Le bassin versant de la Leyre et de ses affluents (communes de Biganos et Mios).



Le bassin versant des cours d'eau côtiers de l'Est du Bassin d'Arcachon s'étend sur 280 km² entre l'embouchure du canal du Porge et l'embouchure de la Leyre. Il comprend 11 sous bassins versants, du Nord au Sud, correspondant aux ruisseaux rencontrés. Tous ces cours d'eau, d'une vingtaine de kilomètres de long au plus, ont un substrat sableux et sont alimentés quasi exclusivement par la nappe phréatique. Ce réseau hydrographique est complété en amont par un réseau de fossés de drainage des terres agricoles et par un réseau structuré d'assainissement forestier.

Le bassin versant de la Leyre couvre un territoire de plus de 2000 km² sur les départements des Landes et de la Gironde. Il compte 150 km de cours d'eau principaux et affluents, et constitue le principal apport terrestre d'eau douce de surface dans le Bassin d'Arcachon.

Une vingtaine d'ouvrages hydrauliques sont recensés sur la RD3 actuelle, de forme et de gabarit variés. Lorsque leur gabarit le permet, certains ouvrages sont équipés de passages en encorbellement permettant la traversée de la petite faune terrestre.

La grande proximité entre le littoral et la RD3, et l'absence d'un système d'assainissement routier permettant de traiter la pollution posent la question de la préservation de la qualité des eaux du Bassin d'Arcachon.

D : LES MILIEUX NATURELS

Les milieux naturels à proximité immédiate du Bassin sont caractérisés par une grande richesse. Leur analyse a été réalisée entre 2017 et début 2018. Les détails de l'analyse sont consultables dans les dossiers d'études sur la page dédiée au projet du site gironde.fr.

La plus grande richesse écologique est présente sur la frange littorale Nord-Est du Bassin. En effet, ce secteur concentre la majorité des zonages du patrimoine naturel (Sites Natura 2000, zones humides, sites du Conservatoire du Littoral, ZNIEFF).

D'autres zones à enjeux sont également identifiées à l'intérieur des terres, notamment sur le réseau hydrographique et essentiellement au niveau des embouchures avec le Bassin d'Arcachon :

- Ruisseau de Cirès entre Andernos-les-Bains et Arès ;
- Domaine de Certes-Graveyron, géré par le Département de la Gironde, avec le ruisseau de Lanton, ruisseau du Milieu et ruisseau de Passaduy ;
- Ruisseau de Lacanau et ses affluents.



Département de la Gironde Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin – Phase 1

Indices d'intérêt écologique

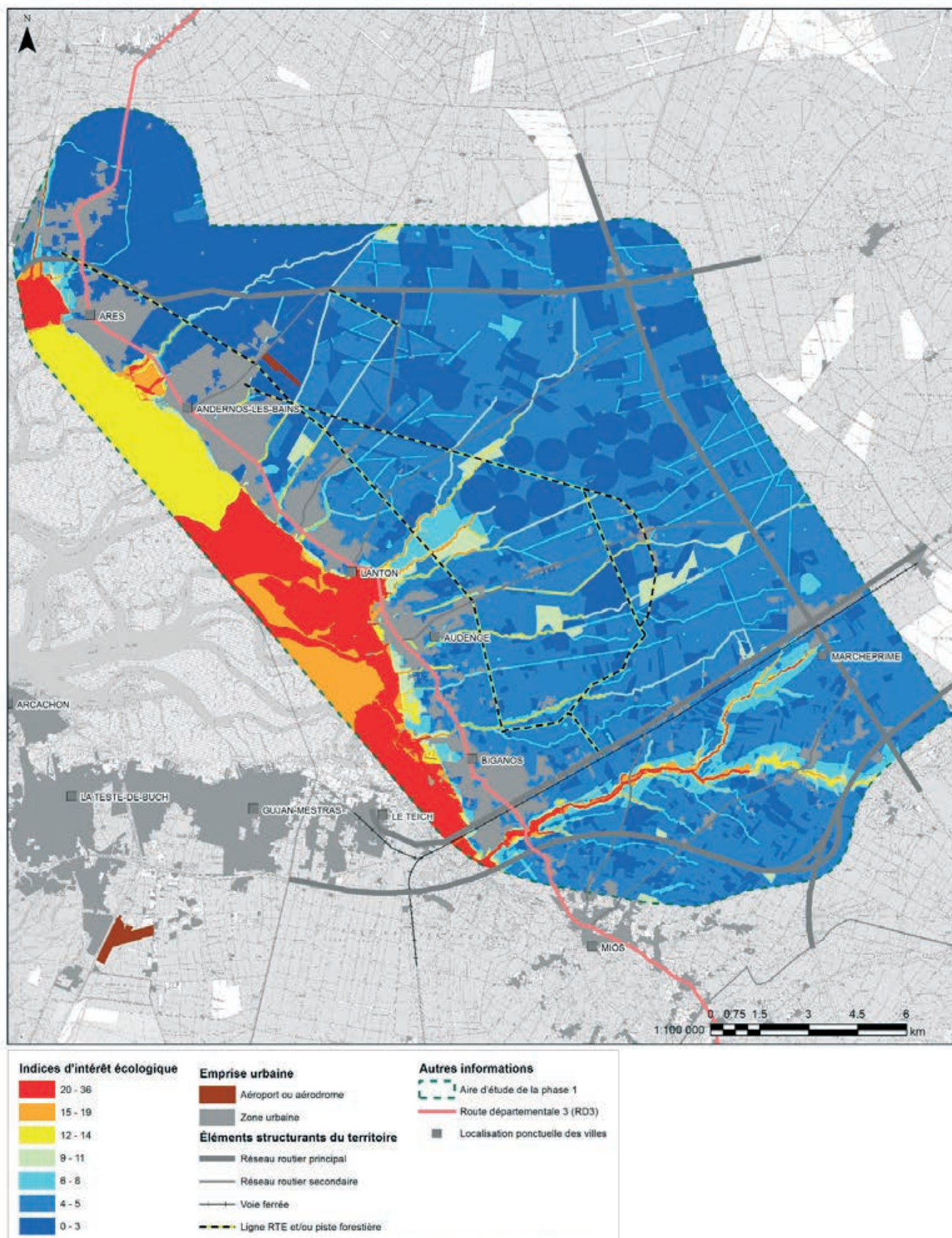


Figure : Indices d'intérêt écologique (Source : Études BIOTOPE)

L'ensemble de la zone présente une diversité d'habitats naturels relativement importante, même si les plantations de pin maritime dominant très largement le paysage. Les habitats naturels aux enjeux écologiques les plus importants sont les « communautés végétales d'intérêt communautaire » et les habitats naturels caractéristiques des zones humides. Ces milieux se développent sur de faibles surfaces mais abritent potentiellement de nombreuses espèces végétales patrimoniales.



Roselières, cariçaies et mégaphorbiaies



Lande humide à molinie

Sources : Étude BIOTOPE

Au total, **36 espèces** constituant un enjeu écologique sont connues sur la zone étudiée.

7 espèces présentent un enjeu écologique fort ou très fort : Isoète des sables, Agrostis élégant, Camélée des Alpes, Droséra à feuilles rondes, Linaire de Pélissier, Romulée de Provence et Laiche de Reichenbach.



Romulée de Provence



Camélée des Alpes

Sources : Étude BIOTOPE

En matière de faune, la zone étudiée présente une richesse importante :

- le Vison d'Europe et plusieurs espèces de mammifères semi-aquatiques : la Loutre d'Europe, le Campagnol amphibie ;
- de nombreuses espèces de chauves-souris : la Grande noctule, la Noctule commune, la Noctule de Leisler, la Pipistrelle de Nathusius, le Minioptère de Schreibers, la Barbastelle, le Grand/Petit murin ;
- deux espèces d'amphibiens protégées : la Rainette ibérique et le Crapaud calamite ;
- plusieurs espèces patrimoniales de reptiles : l'Orvet fragile, la Vipère aspic, la Coronelle lisse, la Coronelle girondine, la Couleuvre d'Esculape ;

- des insectes : le Fadet des Laiches, le Damier de la Succise, le Grand capricorne, l'Agrion de mercure, le Leucorrhine à front blanc ;
- des poissons : l'Anguille européenne, le Brochet, la Lamproie de rivière, la Lamproie marine, le Toxostome, la Lamproie de Planer ;
- deux espèces de crustacés patrimoniaux : la Cryptocandona vavrai et le Psychrodromus olivaceus ;
- une espèce patrimoniale et protégée de mollusques : Le Vertigo de Desmoulin.

Les principales richesses environnementales du secteur se rencontrent dans 5 principales zones identifiées dans l'étude Biotopie :

- Cœur de biodiversité N°1 :

L'intérêt de cette zone réside dans ses boisements alluviaux et les cours d'eau (les ruisseaux de Comte, de Cirès, du Bétey et le fossé de Castaing) qui la traversent (corridors écologiques de la trame verte et bleue). Elle est également constituée de forêts de feuillus mésophiles et de vieux pins maritimes favorables pour les chiroptères et les mammifères. Des lagunes, milieux aquatiques présentant généralement une forte biodiversité, sont aussi présentes dans la zone. Enfin, cette dernière est traversée par une ligne RTE, corridor de la trame verte pour les milieux ouverts et semi-ouverts. La RD106 et la RD3 qui traversent la zone constituent un élément fragmentant pour ce cœur de biodiversité.

- Cœur de biodiversité N°2 :

La richesse de cette zone est due au ruisseau qui la traverse ainsi qu'aux boisements de feuillus mésophiles et alluviaux (corridor écologique). La RD3 qui traverse la zone constitue un élément fragmentant pour ce cœur de biodiversité.

- Cœur de biodiversité N°3 :

Ce cœur de biodiversité est traversé par les ruisseaux de Rouillet, du Milieu, de Passaduy et le Berlo du Pin. Il est également traversé par une ligne RTE, corridor de la trame verte pour les milieux ouverts et semi-ouverts.

Les grands types de milieux présentant de forts ou très forts enjeux écologiques sont les boisements alluviaux, les boisements de pins âgés, favorables aux chiroptères ainsi qu'au Fadet des laiches. La zone comprend également des lagunes, des landes sèches et des pelouses acidiphiles. Ces deux dernières peuvent accueillir potentiellement un grand nombre d'espèces patrimoniales.

La RD3 qui traverse la zone constitue un élément fragmentant pour ce cœur de biodiversité.

- Cœur de biodiversité N°4 :

La richesse de cette zone est due aux cours d'eau qui la traversent (ruisseaux de Pontails, d'Aiguemorte et de la possession, Berle de Cabanasses, de Vigneau et de Tagon), à sa densité en parcelles de boisements de feuillus mésophiles et alluviaux mais aussi de pinèdes âgées. On y trouve également des zones de landes humides à molinie et de nombreuses lagunes. La zone est traversée par une ligne RTE, corridor de la trame verte pour les milieux ouverts et semi-ouverts.

- Cœur de biodiversité N°5 :

La zone est caractérisée par une importante concentration de pinèdes âgées associées de landes humides à molinies et par les boisements de feuillus alluviaux qui bordent le ruisseau de Lacanau. Cette zone comporte également des lagunes et des prairies humides. Une voie verte traverse ce cœur de biodiversité.

La RD3 qui traverse la zone constitue un élément fragmentant pour ce cœur de biodiversité.

E : LES MILIEUX FORESTIERS

L'analyse des milieux forestiers sur l'aire d'étude du projet repose sur l'expertise du Centre Régional de la Propriété Forestière (CRPF) de Nouvelle-Aquitaine.

Avec un territoire boisé à près de 80% avec 47 706 hectares de forêt, le territoire de la COBAN bénéficie d'une empreinte forestière importante et la filière forêt-bois y est très présente.

Classé en risque fort au titre des incendies de forêt, ce territoire s'inscrit dans le grand massif forestier des Landes de Gascogne et se caractérise par trois grands ensembles :

- la forêt cultivée de pins maritimes (85% du massif forestier) ;
- la forêt des dunes littorales ;
- le delta boisé de l'Eyre.

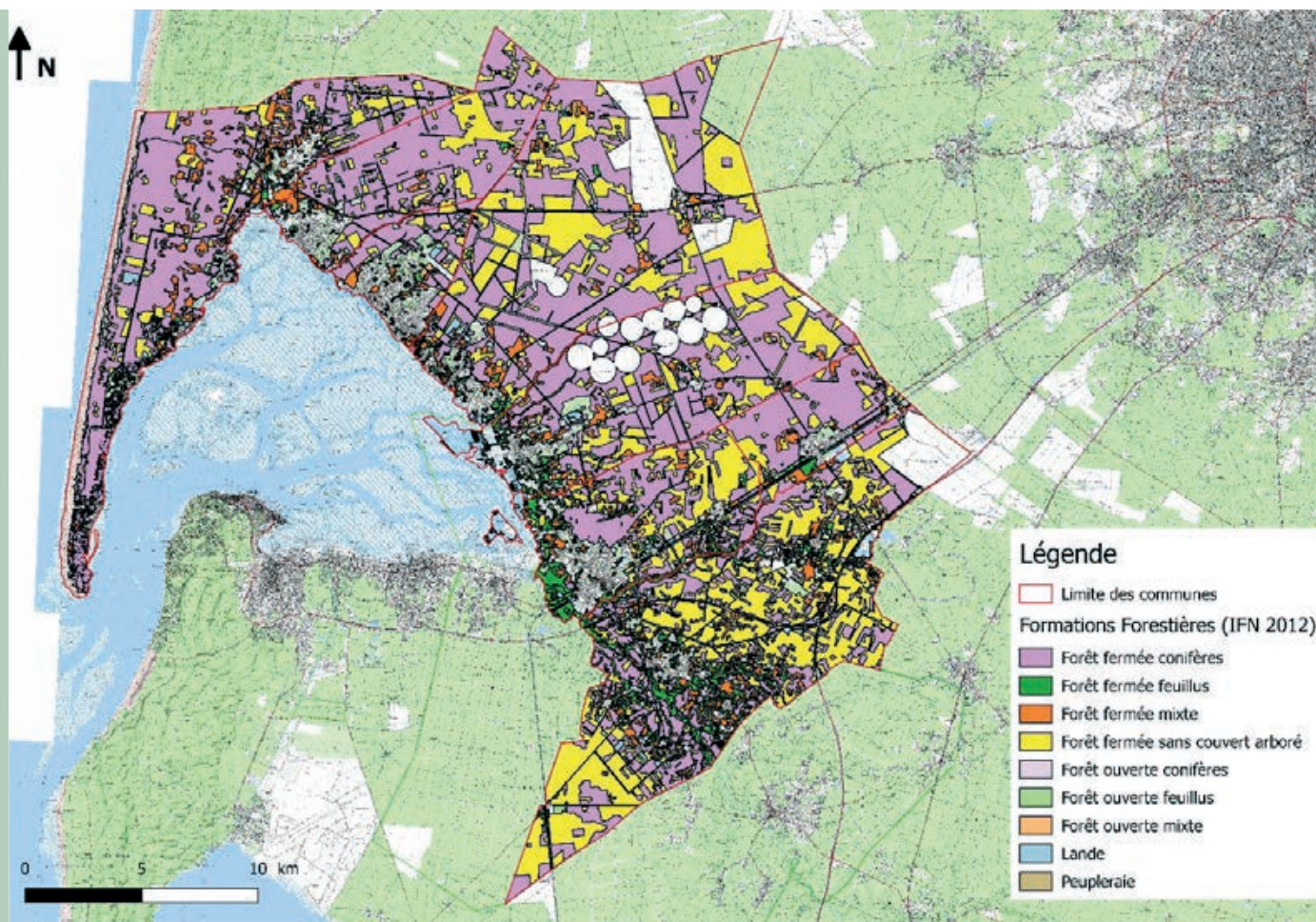


Figure : Peuplements forestiers (Source : CRPF et IFN 2012)

La majeure partie des espaces forestiers du territoire de la COBAN sont privés. On compte plus de 3 000 forêts privées couvrant 35 705 hectares au total, soit 75% des espaces forestiers. La forêt publique représente 11 820 hectares.

L'économie forestière joue un rôle important sur le territoire et la filière bois y est présente de l'amont (sylviculture, sciage-rabotage) à l'aval (transformation, transport). En termes d'emploi, les deux activités principales de la filière sont le **sciage et le travail du bois**, et l'**industrie du papier et du carton**. L'industrie est dominée par l'implantation historique de papèteries et d'usines de transformation du bois, telles Smurfit Kappa Cellulose du Pin à Biganos.

L'ensemble du massif forestier des Landes de Gascogne est concerné par le risque incendie de forêts. **Certaines zones forestières, dont le pourtour du Bassin d'Arcachon, se démarquent par un niveau de risque prioritaire.** La prévention est organisée par les ASA de DFCI (cf. lexique page 71) auxquelles cotisent tous les propriétaires forestiers. La prévention passe par l'équipement du massif en pistes et points d'eau et par l'entretien des parcelles.

À l'échelle du territoire de la COBAN, trois enjeux forestiers se dégagent :

- la préservation du territoire forestier ;
- la préservation des infrastructures forestières pour garantir l'accessibilité du massif dans le cadre de la lutte contre les incendies ;
- la maîtrise de l'aléa feu de forêt induit par les activités humaines et l'exposition au risque.

F : LES AUTRES FACTEURS ENVIRONNEMENTAUX

Les principaux risques auxquels est exposé le territoire de la COBAN sont liés aux inondations, aux feux de forêt et au transport de matières dangereuses.

Les réseaux de transport d'énergie (électricité, gaz, hydrocarbure) rencontrés dans la zone d'étude sont également considérés comme des axes de transport de matières dangereuses. Des servitudes d'utilité publiques sont donc instituées le long de ces axes, visant à réglementer les conditions d'occupation du sol à leurs abords.

Dans le secteur, sont recensées des lignes aériennes d'électricité, des canalisations de gaz et des canalisations de transport d'hydrocarbures.

Les lignes aériennes d'électricité haute tension et très haute tension gérées par RTE nécessitent une gestion et un entretien régulier des milieux naturels qui sont situés en dessous. Ils pourraient ainsi constituer des couloirs de passage préférentiels pour une nouvelle infrastructure, tout en permettant de limiter les emprises sur les milieux forestiers. Cette solution pourra donc être étudiée. Pour les réseaux enterrés (gaz, hydrocarbure), des précautions doivent être prises à leur proximité.

Le territoire de la COBAN est partiellement inscrit dans le périmètre du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne et comprend trois sites classés, huit sites inscrits, quatre monuments historiques et de nombreux sites archéologiques, presque tous localisés le long du littoral et de la vallée de la Leyre.

La RD3 traverse quelques-uns de ces sites ou passe dans leur périmètre de protection. Les niveaux de trafic élevés sur la RD3 et les conditions de circulation difficiles ne participent pas à la mise en valeur de ce patrimoine.

Un diagnostic Air et Santé a été réalisé le long de la RD3. Les teneurs mesurées en dioxyde d'azote, BTEX et particules PM10 et PM2,5 ont été conformes aux valeurs limites réglementaires. La circulation automobile reste néanmoins le premier facteur de pollution locale de l'air.

La réglementation relative au bruit du trafic routier et à la gestion du bruit dans l'environnement distingue :

- la réglementation relative au classement sonore des infrastructures de transports terrestres visant à affecter des normes d'isolement acoustique de façade à toute construction nouvelle venant s'ériger dans un secteur de nuisance sonore ;
- la réglementation relative à l'élaboration des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) aux abords des principales infrastructures de transport ainsi que dans les grandes agglomérations, visant à éviter, prévenir et réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit dans l'environnement ;
- la réglementation relative à la limitation du bruit des voies nouvelles ou des voies existantes faisant l'objet d'une modification, destinée à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure nouvelle ou modifiée ne crée des nuisances sonores excessives pour les bâtiments riverains existants avant l'infrastructure.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) conduit par le Département de la Gironde sur les routes départementales de trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules identifie **11 zones de bruit critique** le long de la RD3 en traversée du territoire de la COBAN, de Mios à Lège-Cap-Ferret, et **4 zones de bruit critique** le long de la RD106 sur les communes de Lège-Cap-Ferret et Lanton.

Au total, 114 points noirs du bruit (PNB) sont identifiés et 250 personnes exposées à des niveaux sonores supérieurs à 68 dB(A) en moyenne. L'augmentation du trafic routier constitue une source de nuisance importante pour les personnes exposées.

Plusieurs actions sont envisageables pour la résorption de ces points noirs du bruit :

- maîtriser ou réduire le trafic routier ;
- réaliser des travaux d'insonorisation des façades des habitations et bâtiments concernés ;
- mettre en place un revêtement acoustique.

La mise en place d'écrans anti-bruit ou de merlons de part et d'autre de la voirie n'est pas appropriée en milieu urbain.

En l'absence d'une mesure de réduction du trafic de la RD3, il serait nécessaire de supprimer 92 PNB et de protéger 206 personnes, ce qui représente plus de 85% du nombre total de personnes et de bâtiments exposés au bruit de la RD3. Le coût du traitement de ces points noirs est évalué à un peu plus d'1,5 million d'euros.



PARTIE 3

LA PHASE DE PRÉ-CONCERTATION

Entre octobre 2017 et janvier 2018, le Département de la Gironde a organisé, en lien avec la garante de la concertation préalable nommée par la CNDP, une phase préparatoire à la concertation avec les acteurs (publics, socio-économiques et associatifs) du territoire.

A : BILAN QUANTITATIF DE LA PHASE PRÉPARATOIRE

Cette phase de pré-concertation s'est articulée autour d'ateliers de travail collectifs sur **quatre grandes thématiques** validées par les acteurs du territoire : développement économique et attractivité du territoire, forêt et sylviculture, mobilités, préservation de l'environnement.

La phase préparatoire de la concertation a principalement consisté en :

- **Réunions de présentation de la démarche :**
 - Réunion de présentation aux acteurs associatifs (18 octobre 2017)
 - Réunion de présentation aux acteurs publics (23 octobre 2017)
 - Réunion de présentation aux acteurs socio-économiques (25 octobre 2017)
- **Ateliers thématiques – session 1 :**
 - Atelier « Développement économique et attractivité du territoire » (14 novembre 2017)
 - Atelier « Forêt et sylviculture » (14 novembre 2017)
 - Atelier « Mobilités » (21 novembre 2017)
 - Atelier « Préservation de l'environnement » (22 novembre 2017)
- **Ateliers thématiques – session 2 :**
 - Atelier « Développement économique et attractivité du territoire » (7 décembre 2017)
 - Atelier « Forêt et sylviculture » (7 décembre 2017)
 - Atelier « Mobilités » n°1 (13 décembre 2017)
 - Atelier « Préservation de l'environnement » (14 décembre 2017)
 - Atelier « Mobilités » n°2 (10 janvier 2018)

QUELQUES CHIFFRES SUR LA PHASE DE PRÉ-CONCERTATION

9

ateliers thématiques organisés

17

participants par atelier thématique en moyenne

106

personnes différentes ont participé à la pré-concertation

7

contributions (présentations détaillées) volontaires d'acteurs en atelier

Une phase de pré-concertation bénéficiant d'un encadrement



CHARTRE DE LA CONCERTATION : signée par les participants à la pré-concertation, la Charte détaille les engagements respectifs du Département de la Gironde et des participants, pour l'instauration d'un dialogue de confiance tout au long de la démarche.



GARANTE DE LA CONCERTATION : présente lors des ateliers thématiques, elle a veillé à la sincérité et au bon déroulement de ces rencontres (transparence de l'information, expression de tous, écoute mutuelle).

B : BILAN QUALITATIF DE LA PHASE PRÉPARATOIRE

Les enjeux à prendre en compte

Le travail en ateliers thématiques a permis de **faire ressortir les principaux enjeux** à prendre en compte dans la définition du projet :

- La préservation du cadre de vie de ce territoire ;
- La préservation des milieux naturels ;
- L'amélioration des offres de déplacement alternatives à la voiture ;
- La sécurisation des déplacements et des interventions des secours ;
- La cohérence du projet avec le développement du territoire ;
- L'accessibilité physique et géographique des infrastructures et des services.

Comment améliorer l'offre de mobilité existante ?

Le travail en ateliers thématiques a également confirmé que l'offre de mobilité existante est inadaptée aux besoins de déplacement actuels et qu'il y a nécessité de la faire évoluer.

Différentes réponses ont été envisagées par les participants lors de ces ateliers afin de faire évoluer le système des mobilités existant :

- Réponses envisagées pour l'**amélioration des solutions de déplacement alternatives à la voiture** :
 - Pour les transports en commun :
 - Améliorer l'offre de transport en commun existante ;
 - Diversifier l'offre, en créant un transport en commun en site propre (tram-train, bus à haut niveau de service, des minibus électriques, etc.) ;
 - Créer un système global de gestion des transports en commun.
 - Pour les déplacements vélos et piétons :
 - Développer des solutions de location de vélo (comme le V³) ;
 - Augmenter le nombre de stationnements vélo en ville et au niveau des pôles d'échanges ;
 - Sécuriser les pistes cyclables et les itinéraires piétons ;
 - Développer des parkings voitures en périphérie des centres-bourgs afin de libérer les routes en centre-bourg en faveur des vélos et des piétons.
 - Poursuivre le développement des aires de covoiturage sur le territoire.
- Réponses envisagées pour le **développement de l'intermodalité** :
 - Mieux articuler et coordonner les offres de déplacements entre elles (horaires, fréquences, etc.) ;
 - Créer et renforcer les sites permettant le transfert de la voiture vers d'autres modes de déplacement (parkings de co-voiturage, gares de Biganos et Marcheprime, ...) ;
 - Développer des solutions adaptées aux transports de marchandises et aux livraisons dans une logique de sécurité des centres-bourgs.
- Réponses envisagées pour l'**optimisation du réseau routier** :
 - Sécuriser les zones dangereuses et accidentogènes existantes ;
 - Améliorer la signalisation ;
 - Mieux orienter certains flux et restreindre l'accès à certains usagers (poids lourds, transport de matières dangereuses, etc.) ;
 - Réserver certaines voies à des usages spécifiques (priorité aux transports en commun, aux vélos, etc.) ;
 - Requalifier les axes routiers existants ;
 - Créer une nouvelle route en s'appuyant sur les réseaux existants, traversant déjà les milieux naturels et le massif forestier (pistes forestières, ligne de transport électrique RTE).

- Réponses envisagées concernant la **communication et la sensibilisation des publics** aux offres de mobilité :
 - Développer des actions de communication pour améliorer la connaissance des offres de mobilité existantes ;
 - Sensibiliser les touristes à l'offre de mobilité et à l'environnement du Nord Bassin d'Arcachon ;
 - Faire émerger des plans de déplacement (entreprises, inter-entreprises, ...) et créer des synergies entre sites.

Verbatims d'acteurs



La bonne réalisation des actions décidées par la COBAN dans le cadre des schémas « Mobilités » et « Modes doux » est en grande partie conditionnée à un délestage de la RD3 au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle.



J'aimerais bien, une fois pour toutes, que tout le monde travaille ensemble.



Il est temps de faire des choix, le statu quo n'est pas une option.



On se polarise sur des zones à intérêt écologique mais il s'agit bien en réalité d'un ensemble. Aussi, il faut bien avoir en tête que chaque fois qu'on sépare le bassin de la forêt, on va à l'encontre de la vie du bassin. Dans un patchwork, ce n'est pas le motif pris isolément qui est à considérer, mais l'ensemble.



Le problème qui se pose, c'est que beaucoup de gens sont aujourd'hui obligés d'utiliser la RD3 au quotidien. Cette saturation engendre nécessairement des problèmes d'accidents.



Pourquoi un garant ? Parce qu'avec l'expérience, que ce soit en France ou à l'étranger, on s'aperçoit que dans les procédures participatives les plus formalisées, l'intervention d'un tiers extérieur permet, non pas d'améliorer toujours le projet mais, de garantir à chacun sa place dans ce débat et dans cette concertation.



Je pense qu'il faut intégrer la problématique de la distribution de secours dans les scénarios du projet de déplacements durables du Nord Bassin, qui nécessite une rapidité d'accès spécifique.



Il me semble que dans la Charte du Parc naturel régional des Landes de Gascogne, il est précisé qu'il faut tout faire pour éviter de nouvelles saignées dans la forêt landaise.



On va bien aller vers du déplacement global. Il faut une vision, et une vision globale.



Il s'agit de pouvoir anticiper, dans le cadre des réflexions que nous allons mener.



C : OBJECTIFS DU PROJET DE DÉPLACEMENTS DURABLES DU NORD BASSIN

Les études de diagnostic présentées dans la partie précédente de ce dossier et la phase de pré-concertation, menées conjointement au dernier trimestre 2017, ont ainsi permis de préciser les enjeux, puis les objectifs du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin :

- **Faire évoluer le système global des mobilités en tenant compte des orientations du territoire :**
 - Prendre en compte des besoins futurs ;
 - S'adapter aux besoins de tous les usagers ;
 - Développer les supports d'information et les actions de communication et de sensibilisation relatives aux offres de mobilité.
- **Améliorer l'attractivité des transports collectifs :**
 - En adaptant la place de la voiture ;
 - En augmentant la fréquence et la vitesse commerciale des bus ;
 - En développant l'offre de transports de proximité.
- **Développer les reports d'usage de la voiture vers d'autres modes de déplacement :**
 - En améliorant l'attractivité des pôles d'échanges intermodaux existants (gares de Biganos et Marcheprime) ;
 - En créant de nouveaux pôles d'échanges répartis sur le territoire ;
 - En développant les solutions de covoiturage.
- **Faciliter et sécuriser la pratique du vélo et de la marche :**
 - En améliorant la continuité des réseaux cyclables ;
 - En sécurisant les cheminements cyclables et piétonniers ;
 - En développant des sites pour le stationnement des vélos sécurisés.
- **Participer au développement apaisé et sécurisé des territoires et redonner à la RD3 sa vocation de desserte locale :**
 - En rapprochant les offres de mobilités des lieux de vie et de services ;
 - En apaisant la circulation de la RD3 dans la traversée des centres-bourgs ;
 - En sécurisant les déplacements de tous les usagers ;
 - En facilitant l'intervention des services de secours ;
 - En restreignant l'accès des centres-bourgs pour certains transports (poids-lourds, livraisons, transports de matières dangereuses).



PARTIE 4

TROIS SCÉNARIOS PROPOSÉS POUR L'ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE DE LA COBAN

Dans le cadre de cette concertation, il est proposé au public **d'évaluer l'intérêt de trois scénarios pour faire évoluer l'offre de mobilité sur le territoire de la COBAN. Ces trois scénarios dessinent trois futurs possibles pour la mobilité sur le Nord Bassin.**

S'inscrivant dans le cadre des objectifs définis pour le projet et faisant suite aux propositions issues des ateliers thématiques organisés avec les acteurs du territoire, ces 3 scénarios reposent sur **un socle commun d'actions** déclinées dans les schémas « Mobilités » et « Modes doux », adoptés par la COBAN le 13 février 2018.

Les éléments techniques présentés dans les scénarios sont expliqués et détaillés en Annexe 2 du présent document.

A : SOCLE COMMUN D'ACTIONS

Un socle commun d'actions issues des schémas « Mobilités » et « Modes doux » de la COBAN fonde le contenu des trois scénarios proposés au débat. Il comprend notamment :

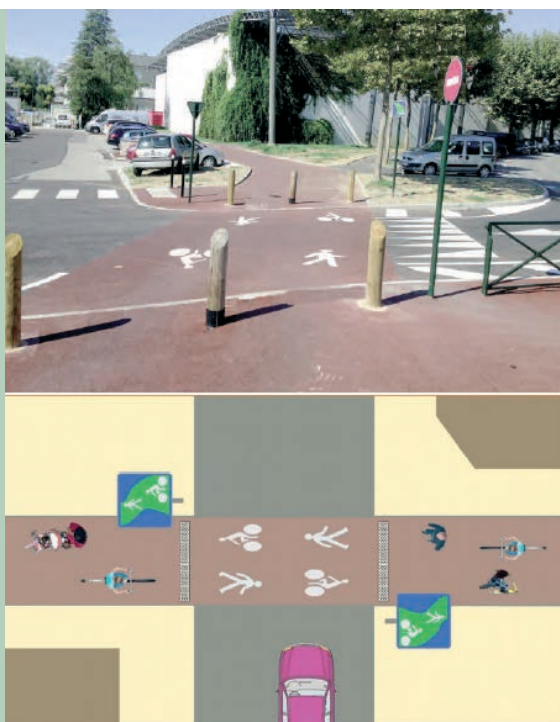
- **L'incitation et l'accompagnement à la mise en œuvre de plans de mobilité autour des pôles générateurs de déplacements** (établissements scolaires, zones d'activité, établissements administratifs, etc.) ;
- **Le développement d'une fonction de conseil en mobilité** assortie de la création d'une plateforme d'information mobilité et d'une politique de sensibilisation et de communication autour des offres de mobilités ;
- **L'amélioration de l'offre existante en transports collectifs** par une adaptation du fonctionnement de la ligne TransGironde n°610 (boucles ou segments) et du Transport à la demande (TAD) ;
- **Le renforcement des pôles d'échanges existants de Marcheprime et Biganos** (signalétique, billetterie, parcs de stationnement deux-roues sécurisés, ...) ainsi que des points d'arrêts des transports en commun ;
- **La réalisation d'aménagements de sécurité afin d'améliorer les conditions de déplacement des cyclistes et des piétons** en cohérence avec le schéma intercommunal des modes doux :
 - Création d'un **sas cycliste** à l'amont des feux tricolores afin de dégager une zone facilitant l'insertion des cyclistes aux carrefours (voir Annexe 2.2, page 59)



- Autorisation des « cédez-le passage » cyclistes au feu rouge (voir Annexe 2.3, page 60)



- Réalisation de **marquages** (pictogrammes vélos et piétons) au niveau des traversées de voies vertes et de pistes cyclables (voir Annexe 2.4, page 60)



- Réalisation de marquages au sol des entrées des zones de circulation apaisée (voir Annexe 2.6 page 63)



Le marquage en entrée de zone 30

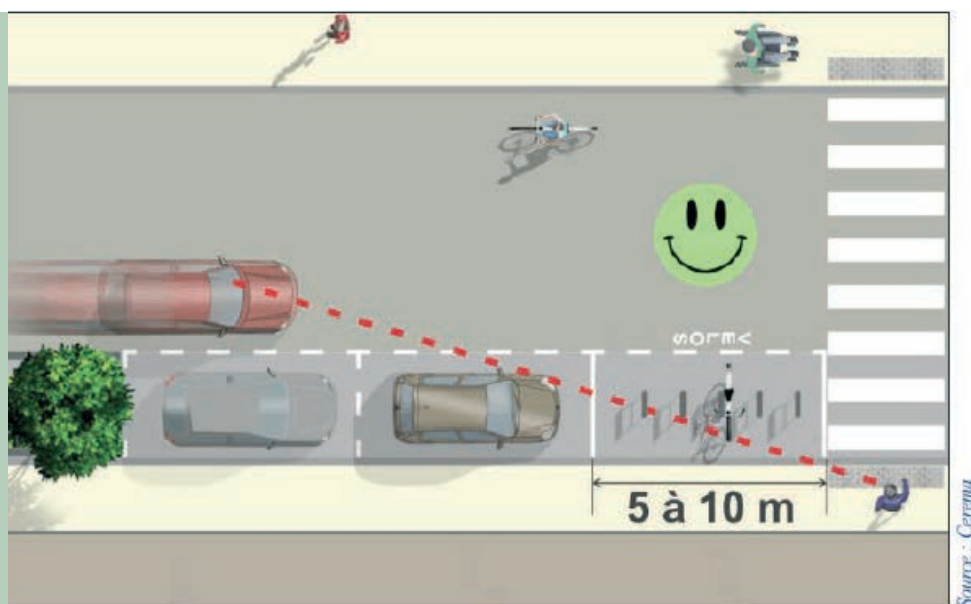


Le marquage en entrée de zone de rencontre



Le marquage en entrée d'aire piétonne

- Neutralisation des places de stationnement voiture en amont des passages piétons (voir Annexe 2.7, page 64)



- L'implantation de **5 carrefours de mobilité** (ou lieux de connexion) entre les différents modes de déplacements (voir Annexe 2.8, page 64) dans les centres urbains afin d'assurer une meilleure intermodalité (transports en commun, co-voiturage, vélo, marche, ...) :
 - commune de Lège-Cap-Ferret : avenue de la Gare
 - commune d'Andernos-les-Bains : esplanade du Broustic
 - commune de Lanton : avenue de la Libération
 - commune d'Audenge : entrée du domaine de Certes
 - commune de Mios : avenue de la République
- La mise en œuvre d'une **gouvernance partagée** de la mobilité au niveau de la COBAN puis, une réflexion concernant l'extension de cette compétence au niveau du Pays Barval.

Toutefois, comme indiqué régulièrement dans les deux schémas « Mobilités » et « Modes doux », la bonne réalisation des actions décidées par la COBAN est en grande partie conditionnée par un délestage (apaisement) de la RD3 au profit des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

B : SCÉNARIO 1

Ce scénario envisage **un projet de moindre coût et de moindre impact environnemental**.

Il repose principalement sur les actions décrites dans le socle commun qui précède.

En complément, ce scénario prévoit la création de **deux bretelles routières de liaison** :

- au carrefour de Blagon entre la RD106 et la RD5 ;
- au carrefour de Marcheprime entre la RD5 et la RD1250.

Ces dispositions visent à améliorer les liaisons entre le Nord et le Sud du périmètre de la COBAN. Toutefois, elles ne permettent, ni un apaisement du trafic de la RD3, ni une amélioration du développement commercial des transports en commun.



LÉGENDES DES CARTES

- Pôle d'échange secondaire
- Carrefour de mobilité
- ➡ Liaison cyclable, piétonne, et par navette
- Aménagement de sécurité pour les modes doux / liaison cyclable intercommunale
- ➡ Aménagement routier
- ➡ Création d'une ligne de transport en commun
- ➡ Liaison routière complémentaire
- PEI Pôle d'échange intermodal existant

C : SCÉNARIO 2

Ce scénario envisage un projet qui améliore l'attractivité des transports en commun et conduit à un début d'apaisement de la RD3.

Ce scénario vise à favoriser la transformation de la RD3 en voie urbaine tout en sécurisant les déplacements des modes actifs et en rendant les transports en communs plus attractifs.

Il prévoit l'amélioration de l'intermodalité par :

- **la création de 5 « pôles d'échanges secondaires »** (voir Annexe 2.8, page 64), **en retrait des secteurs urbanisés** (sauf pour Andernos-les-Bains). Ils doivent permettre le rabattement des véhicules particuliers vers les aires de co-voiturage, les navettes et les vélos. Ces pôles ont également pour objectifs d'optimiser l'offre de la ligne 601 et de faciliter l'organisation des rabattements logistiques. Ils se situent à :
 - Andernos-les-Bains : carrefour avec la RD215 (à 3 km de la RD3 : frontière secteurs urbanisés) ;
 - Lanton : carrefour avec la RD3e9 (à 3,9 km de la RD3 et 1,2 km des secteurs urbanisés) ;
 - Lanton : carrefour avec la RD3e10 (à 4,8 km de la RD3 et 4,0 km secteurs urbanisés) ;
 - Audenge : carrefour avec la RD5e5 (à 7,0 km de la RD3 et 3,6 km secteurs urbanisés) ;
 - Biganos : carrefour avec la RD1250 (à 4,7 km de la RD3 et 2,8 km secteurs urbanisés).
- **la création de liaisons entre les centres urbains et ces pôles d'échanges secondaires** (voir Annexe 2.9, page 65) pour les cyclistes et pour les navettes :
 - RD215 (Andernos) entre la RD3 et le pôle d'échange secondaire (3 km) ;
 - RD3e9 (Lanton) entre la RD3 et le pôle d'échange secondaire (3,5 km) ;
 - RD3e10 (Lanton) entre la RD3 et le pôle d'échange secondaire (4,8 km) ;
 - RD5e5 (Audenge) entre la RD3 et le pôle d'échange secondaire (7,0 km) ;
 - RD1250 (Biganos) entre la RD3 et le pôle d'échange secondaire (4,7 km).

Ce scénario vise également à **améliorer les conditions de déplacement des vélos par la réalisation d'aménagements de sécurité et le développement des liaisons cyclables intercommunales sur les itinéraires suivants** :

- Andernos-les-Bains / carrefour de Querquillas ;
- Audenge / Lubec (en passant par le parc d'activités) ;
- Marcheprime (pôle d'échanges intermodal) / Zone d'activité / Lacanau de Mios ;
- Biganos / Marcheprime en passant par les Argentières ;
- Mios / Lacanau de Mios / les Argentières.

Ce scénario doit permettre aussi la **fluidification des déplacements automobiles par la transformation des pistes forestières 209 et 210 en voie routière**. Reliant les 5 pôles d'échanges secondaires ainsi créés, celle-ci se raccorderait, côté nord, à la RD 215 à proximité de l'aérodrome d'Andernos-les-Bains et, côté sud, au carrefour de Canauley à Biganos. Cette voie parallèle, à l'écart des zones urbaines, permettrait :

- la limitation de l'accès des centres urbains aux poids lourds : réglementation des livraisons, interdiction de circulation des poids lourds et des transports de matières dangereuses ;
- l'amélioration de la circulation des services de secours sur le territoire et leurs conditions d'intervention ;
- une réduction du trafic actuel de la RD3 estimée entre 15 et 25% (modélisations Explain 2017), qui favoriserait l'apaisement de la traversée des bourgs, la sécurisation et l'attractivité des modes doux (vélos et piétons).

Ce scénario pourrait être complété dans un second temps par deux liaisons routières :

- **Une liaison, côté sud, avec l'échangeur n°1 de l'autoroute A660** (via le franchissement existant de la voie ferrée au lieu-dit « Canauley »). Cette option vise à sortir le trafic de transit des centres de Mios, Biganos et Marcheprime notamment pour les échanges de la zone d'étude avec Bordeaux ;
- **Un contournement de la commune Lège-Cap-Ferret, côté Nord**, de façon à sortir les trafics de transit de cette commune.



LÉGENDES DES CARTES

- Pôle d'échange secondaire
- Carrefour de mobilité
- ↔ Liaison cyclable, piétonne, et par navette
- Aménagement de sécurité pour les modes doux / liaison cyclable intercommunale
- ↔ Aménagement routier
- ↔ Création d'une ligne de transport en commun
- ↔ Liaison routière complémentaire
- PEI Pôle d'échange intermodal existant

D : SCÉNARIO 3

Ce scénario envisage **un projet qui privilégie les modes doux, renforce les transports en commun et assure un apaisement renforcé de la RD3**. Cela nécessite de rapprocher les différents supports de mobilité, des centres de vie.

Ainsi, en complément de la création de 5 nouveaux pôles d'échanges secondaires, de liaisons centres urbains/pôles d'échanges secondaires (navettes et modes actifs) et du **développement de liaisons cyclables intercommunales**, ce scénario prévoit :

- L'amélioration de la desserte (fréquences, vitesses commerciales, etc.) des pôles d'échanges intermodaux de Marcheprime et Biganos à travers :
 - une évolution et une priorisation du fonctionnement de la ligne TransGironde n°610 sur la RD3 afin d'améliorer la desserte du pôle intermodal de Biganos. Cette priorisation sera mise en œuvre, dans un premier temps, au niveau des carrefours. **Une expérimentation sera ensuite réalisée avec la mise en service de navettes empruntant la piste cyclable** (en cohabitation avec les vélos et les piétons) **dans les centres urbains des communes d'Arès à Audenge.**
 - la création d'une nouvelle ligne de transport en commun interurbaine reliant les 5 pôles d'échanges secondaires au pôle intermodal de Marcheprime.
- **Le renforcement des liaisons vers Bordeaux** (optimisation de la ligne 601, accessibilité des pôles d'échanges intermodaux de Biganos et Marcheprime, liaisons routières, ...).
- L'optimisation de **l'efficacité et de l'accessibilité (piétons, ...)** des **5 pôles d'échanges secondaires** en rapprochant trois d'entre eux des secteurs urbanisés :
 - Lanton : carrefour avec la RD3e9 (à 2,7 km de la RD3 : frontière secteurs urbanisés) ;
 - Lanton : carrefour avec la RD3e10 (à 2,2 km de la RD3 et 1,4 km secteurs urbanisés) ;
 - Audenge : carrefour avec la RD5e5 (à 3,9 km de la RD3 et 0,5 km secteurs urbanisés) ;
 - Les pôles d'échange d'Andernos (carrefour avec la RD215, situé à 3 km de la RD3, au niveau de la frontière secteurs urbanisés) et Biganos (carrefour avec la RD1250, situé à 4,7 km de la RD3, à 2,8 km des secteurs urbanisés) sont identiques à ceux du scénario 2.

Ce scénario prévoit un **réel apaisement** de la circulation sur la RD3 dans la traversée des centres bourgs par :

- la requalification de la RD3 en zones apaisées dans les centres urbains : zones 30 et zones de rencontre (expérimentations) ;
- une réduction du trafic de la RD3 estimée entre 25 et 35% (modélisations Explain 2017) ;
- la limitation de l'accès des centres urbains aux poids lourds : réglementation des livraisons, interdiction de circulation des poids lourds et des transports de matières dangereuses.

Enfin, l'amélioration des déplacements automobiles est prévue à travers **la création d'une nouvelle voie routière, qui emprunterait en partie les emprises de la ligne RTE « Lège-Masquet 2 »**. Elle se raccorderait côté Nord à la RD215 à proximité de l'aérodrome d'Andernos et côté sud, au carrefour de Canauley à Biganos.

Comme pour le scénario 2, cette voie parallèle améliorerait également la circulation des services de secours sur le territoire et leurs conditions d'intervention.

Ce scénario pourrait être complété dans un second temps par deux liaisons routières :

- **Une liaison, côté sud, avec l'échangeur n°1 de l'autoroute A660** (via le franchissement existant de la voie Ferrée au lieu-dit « Canauley »). Cette option vise à sortir le trafic de transit des centres de Mios et Biganos et Marcheprime notamment pour les échanges de la zone d'étude avec Bordeaux ;
- **Un contournement de la commune Lège, côté nord**, de façon à sortir les trafics de transit de cette commune.



LÉGENDES DES CARTES

● Pôle d'échange
secondaire

● Carrefour
de mobilité

◄■■■■■►
Liaison cyclable,
piétonne, et par
navette

Aménagement
de sécurité pour
les modes doux /
liaison cyclable
intercommunale

↔
Aménagement
routier

↔
Création
d'une ligne
de transport
en commun

◄■■■■■►
Liaison routière
complémentaire

PEI
Pôle d'échange
intermodal
existant

E : DES SCÉNARIOS INSPIRÉS DES PROPOSITIONS FORMULÉES DURANT LA PRÉ-CONCERTATION

Les solutions envisagées par les acteurs lors des ateliers thématiques ont nourri l'élaboration des trois scénarios proposés ci-dessus. Toutefois, **deux points particuliers** font l'objet d'une prise en compte adaptée.

E1 : La possible mise en œuvre d'un transport en commun en site propre dans le cadre du scénario 3

Pour apporter une nouvelle solution structurante et ambitieuse pour le territoire, l'opportunité de doter le Nord Bassin d'un transport en commun en site propre (TCSP) a été interrogée. Plusieurs possibilités ont été évoquées : création d'un tram-train ou mise en service d'un bus à haut niveau de service.

A. L'hypothèse d'un tram-train

Cette solution a fait l'objet d'une étude de faisabilité menée par le SYBARVAL. L'étude de faisabilité d'un TCSP (Transamo-Ilex 2016) entre Lège et Biganos a mis en évidence différentes solutions techniques de modes de transport, permettant d'être exhaustif dans les choix potentiels.

Il ressort notamment que :

- Réutiliser uniquement la piste cyclable ne semble pas pertinent pour répondre aux besoins et revêt une complexité financière et technique (collecteur du SIBA – impact environnemental sur des zones sensibles) handicapante ;
- Une solution mixte peut avoir un intérêt, à condition de trouver le bon compromis entre l'usage de la RD3 et de la piste cyclable ;
- La question de l'investissement pour un tel aménagement, outre les capacités financières des collectivités concernées, se pose également au regard de tous les aménagements et offres complémentaires nécessaires. L'objectif étant de mettre en lien un TCSP avec les polarités du territoire évoquées ci-dessus. L'étude de faisabilité d'un TCSP (Transamo-Ilex 2016), a chiffré la solution « tram-train » à 170 millions d'euros, hors aménagements complémentaires.

Les besoins de mobilité sont multiples. Particulièrement forts sur l'axe littoral RD3, les enjeux d'amélioration des conditions de déplacements sont présents sur l'ensemble du territoire.

Ce dernier se caractérise par l'absence d'une ville-centre accueillant une majorité de population. Il est polarisé en centres-bourgs et en hameaux concentrant populations et services en de multiples endroits.

Cette situation se traduit par différentes portes d'entrée au territoire :

- Gare de Biganos : porte d'entrée Est ;
- Communes d'Andernos-les-Bains et Arès : porte d'entrée Nord-Ouest ;
- Pôles de services et de commerces de niveau supérieur : Arès, Biganos, Mios, etc. ;
- Pôles générateurs de déplacements répartis sur le territoire : en centre-bourg et en périphérie ;
- De nombreux établissements scolaires.

L'amélioration de la mobilité ne peut se réaliser par une solution unique. C'est bien la combinaison de différents leviers, combinés à un aménagement du territoire judicieux, qui doit apporter des réponses variées, adaptables et mutables pour accompagner le développement du territoire. Les propositions formulées par les participants à la pré-concertation confirment la nécessité de travailler selon plusieurs axes.

L'hypothèse d'un transport en commun en site propre, prenant la forme d'un tram-train, sera difficile à envisager dans un horizon proche. Elle doit être précédée d'étapes préalables qui permettront de mieux juger de l'opportunité d'un tel investissement.

B. Une évolution possible envisagée vers un transport en commun en site propre

Afin d'évoluer vers un transport en commun en site propre opérationnel sur le territoire, plusieurs étapes pourraient être franchies dans le cadre du PDDNB :

- Les premières étapes pourraient consister à améliorer les vitesses commerciales des lignes TransGironde (**création de couloirs dédiés au fonctionnement des bus et des navettes avec leur priorisation aux carrefours routiers**) à destination des pôles d'échanges, et à mesurer l'évolution du report modal vers ces lignes ;
- Si la fréquentation des transports en commun continue de croître, un système de transport en site propre pourrait se développer avec la circulation de navettes sur certains tronçons de la piste cyclable (secteurs urbains) parallèle à la RD3 ;
- Ces étapes supposent un apaisement significatif préalable de la circulation routière de la RD3 (réduction des trafics et des vitesses). **Le scénario 3 s'inscrit parfaitement dans cette stratégie.**

E2 : Une meilleure articulation des horaires et une augmentation de la fréquence des différents transports

Afin d'améliorer l'articulation des offres de déplacements entre le train (TER) et les transports en commun routiers (TransGironde, etc.), il est proposé d'agir d'abord sur les transports en commun routiers. Il paraît plus opportun d'agir sur les **horaires** et les **fréquences** des bus et des navettes que sur celles des trains, les horaires et fréquences des trains étant plus contraintes.



PARTIE 5

L'ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE DES TROIS SCÉNARIOS

A : EFFETS SUR LE SYSTÈME GLOBAL DES MOBILITÉS

L'ambition du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin est de proposer une évolution du système des mobilités qui pourrait répondre aux objectifs retenus par les porteurs du projet suite à la phase de pré-concertation. Ces objectifs sont rappelés en partie 3 de ce document.

L'ambition du projet est également de **déterminer un système de mobilité** qui puisse répondre à la fois aux besoins de déplacement actuels et à ceux des trente prochaines années.

Les constats issus des études de diagnostic (opportunité, déplacements, trafics, ...) et des ateliers d'acteurs de la fin d'année 2017 (phase de pré-concertation) mettent en avant la singularité de ce territoire en termes d'évolutions démographiques et économiques.

Ils montrent également que le territoire de la COBAN, polarisé en centres-bourgs, hameaux, portes d'entrée multiples, possède de **nombreux pôles générateurs de déplacements** : centres urbains, établissements scolaires, zones d'activité, etc.

Le PDDNB dispose que l'amélioration de la mobilité ne peut se résoudre par une solution unique. C'est bien la combinaison de différents outils, de différents leviers avec un aménagement du territoire judicieux qui apportera des réponses variées, adaptables et mutables pour accompagner le développement de ce territoire.

Le PDDNB dispose également que l'amélioration de l'offre de mobilité passe par un rapprochement de cette offre des centres de vie, par sa meilleure accessibilité et enfin par une interconnexion des différents supports de mobilité adaptée.

De même, le développement des modes de déplacements actifs (vélo, marche, ...) ne peut être obtenu que si les cheminements sont sécurisés et si les services associés sont suffisamment développés.

Le scénario 2 et surtout le scénario 3 répondent à cette ambition :

- Ils prévoient **5 carrefours de mobilité** dans les centres villes et **5 pôles d'échanges secondaires** situés à la frontière des secteurs urbanisés. Leur proximité les rendrait très accessibles aux résidents et constituerait un levier pour un report modal efficace vers les transports en commun et les navettes. En même temps, la proximité des pôles secondaires des secteurs touristiques permettrait d'envisager un stationnement des touristes journaliers à l'extérieur des centre-bourgs et l'utilisation des navettes pour terminer leurs parcours ;
- La **réalisation d'une nouvelle infrastructure** à l'arrière des secteurs urbanisés aurait pour vocation de capter tous les déplacements de moyenne et longue portée. La RD3 perdrait ainsi 25 à 35% de son trafic actuel. Cet effet d'apaisement de la circulation est plus important dans le cadre du scénario 3 que du scénario 2. Il rend pertinent la transformation progressive de la RD3 en zone apaisée pour lui donner une vocation de desserte locale. L'apaisement de la RD3 ouvrirait l'espace public aux modes doux et sécuriserait leurs déplacements. Ce nouvel espace ouvert aux vélos permettrait la mise en service de navettes ou minibus électriques entre Lège-Cap-Ferret et Biganos par la piste cyclable (RD802) qui longe la RD3. La circulation de ces navettes en site propre dans les sections de la piste situées en agglomération deviendrait compatible avec celle des vélos disposant d'un nouvel espace sécurisé sur la RD3. Un fonctionnement en site propre de ces navettes améliorerait significativement la vitesse commerciale et l'attractivité de l'actuelle ligne 610 ;
- La **réalisation d'une nouvelle infrastructure routière** à l'arrière des secteurs urbanisés desservant les 5 pôles d'échange secondaires constituerait également une opportunité pour mettre en service une nouvelle ligne de transport en commun à destination de la gare de Marcheprime. L'accessibilité des 5 pôles combinée avec une nouvelle ligne performante améliorerait l'attractivité du Train Express Régional pour les communes du Nord ;
- Enfin, cette nouvelle voie permettrait de faciliter l'**intervention des secours** en cas d'incident dans les centres urbains ou le massif forestier. En cas d'accidents dans les centres urbains, elle offrirait aux services de secours la possibilité de dévier les flux de circulation et d'éviter des routes ou des chemins inadaptés.

Le scénario 2 s'apparente au scénario 3 et bénéficie d'avantages comparables. L'éloignement des trois pôles d'échanges secondaires de Lanton et d'Audenge rendrait le système global des mobilités proposé un peu moins attractif. L'éloignement de ces pôles ne favoriserait pas l'abandon de l'usage de la voiture au profit des modes actifs (vélo, marche à pied) et alternatifs (bus, navettes).

Le scénario 1 ne répond pas aux ambitions des porteurs du projet pour ce territoire en termes de mobilité. Il constitue toutefois une réponse préférable à un *statu quo*, reconnu par les participants à la pré-concertation comme la réponse la moins acceptable.

B : EFFETS SUR LES MILIEUX NATURELS

La richesse des milieux naturels de l'aire d'étude se traduit par une densité importante de zones de protection, de nombreuses lagunes, par un réseau hydrographique dense, des landes humides, de nombreuses espèces de faune et de flore patrimoniales, de nombreux cœurs de biodiversité et des corridors écologiques.

Les analyses réalisées par les acteurs lors des ateliers thématiques de fin 2017 ont confirmé la nécessité de privilégier, dans le cas de nouvelles infrastructures, des passages empruntant des fuseaux existants : routes, pistes forestières, chemins, lignes RTE, etc., de façon à préserver les milieux naturels et le massif forestier.

Les études réalisées montrent que les secteurs, aux plus forts enjeux écologiques, se concentrent sur la frange littorale Nord-Est du Bassin d'Arcachon : sites Natura 2000, zones humides, sites du Conservatoire du Littoral, ZNIEF. D'autres zones à enjeux sont également identifiées à l'intérieur des terres, notamment sur le réseau hydrographique au niveau des embouchures avec le Bassin d'Arcachon :

- Ruisseau de Cirès entre Andernos-les-Bains et Arès ;
- Domaine de Certes-Graveyron avec le ruisseau de Lanton, ruisseau du Milieu et ruisseau de Passaduy ;
- Ruisseau de Lacanau et ses affluents.

Selon les analyses réalisées, le scénario 1 est celui qui évite le plus les milieux naturels. Il est cependant à noter que c'est celui qui permet le moins d'évolutions du système des déplacements par rapport à la situation actuelle, marquée par un usage important de la voiture et les nuisances associées.

Les études confirment que les scénarios 2 et 3 proposant de nouvelles infrastructures auraient plus d'incidences sur le milieu naturel. On note toutefois que :

- l'éloignement du scénario 2 par rapport au littoral constitue un avantage par rapport au scénario 3 car les cœurs de biodiversité sont plus importants en se rapprochant du littoral ;
- les scénarios 2 et 3 sont les plus efficaces pour réduire le trafic de la RD3, source de pollutions sur la frange littorale (pollution des milieux naturels par les hydrocarbures, pollution de l'air, sonore, visuelle, ...) ;
- les scénarios 2 et 3 répondent à l'exigence minimum consistant à mobiliser en priorité des fuseaux existants (routes, pistes forestières, chemins, lignes RTE, ...).

C : EFFETS SUR L'OCCUPATION DES SOLS ET LES MILIEUX FORESTIERS

Le scénario 1 est le scénario qui aurait le moins d'effets sur les emprises naturelles car il mobilise principalement des milieux anthropisés.

Le scénario 2 est le scénario qui nécessite le plus d'emprises, notamment des surfaces agricoles.

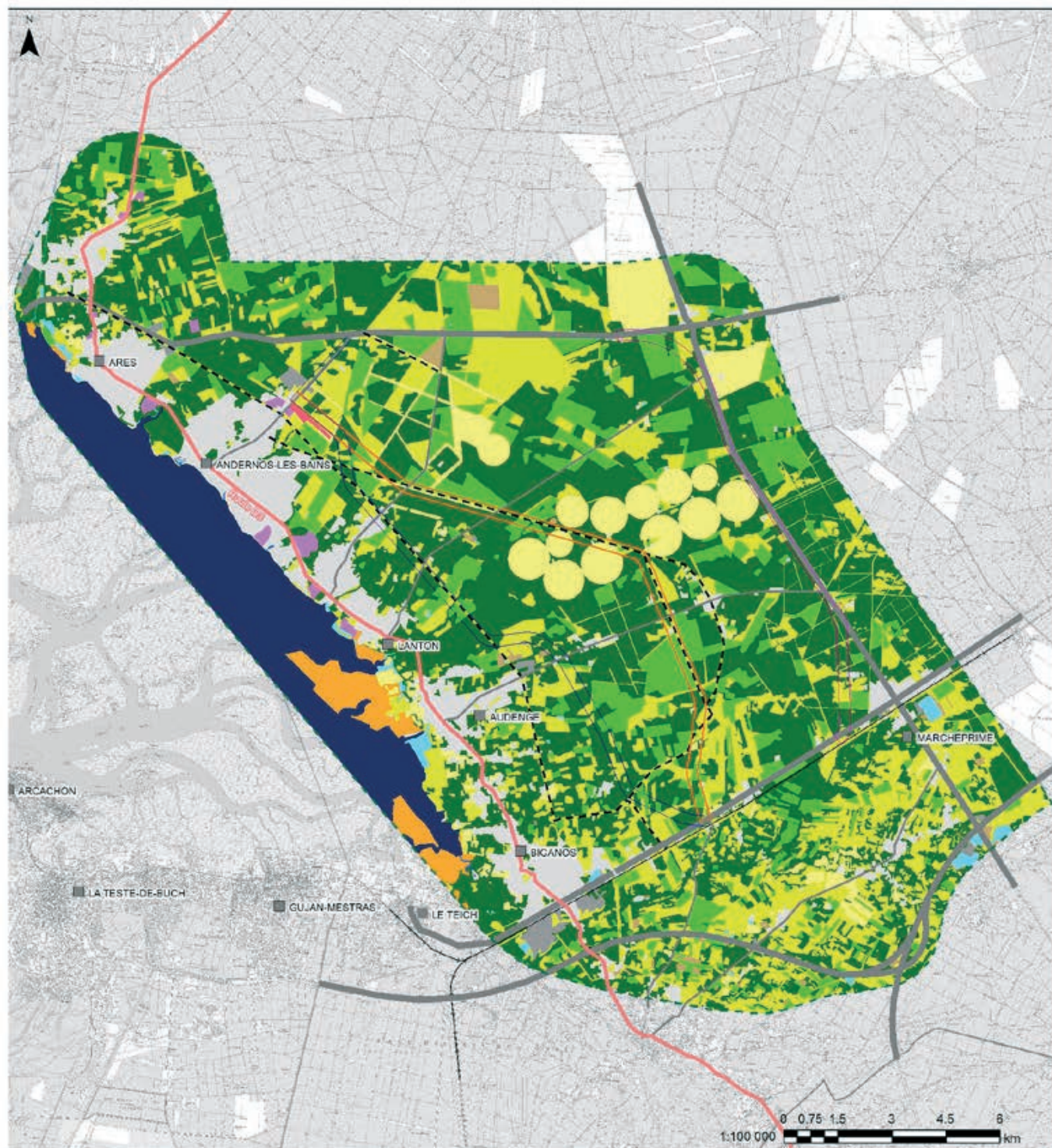
Le scénario 3 nécessite un peu moins d'emprises naturelles que le scénario 2. Il constitue, néanmoins, le scénario le plus impactant pour les milieux forestiers.



Département de la Gironde

Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin – Phase 1

Occupation du sol

**Milieux forestiers**

- Jeunes peuplements forestiers (NIE 1)
- Zones boisées (NIE 2)

Milieux aquatiques et humides

- Bassin d'Arcachon (NIE 2)
- Domaine maritime (NIE 2)
- Réseau hydrographique (NIE 2)
- Retenus d'eau (NIE 2)

Milieux agricoles

- Jachères - Friches - Landes (NIE 2)
- Autres cultures (NIE 1)

Milieux anthropisés

- Aéroports - Aérodromes (NIE 1)
- Campings principaux (NIE 0)
- Réseau autoroutier (NIE 0)
- Zones d'activités (NIE 0)
- Zones urbaines (NIE 0)

Autres milieux

- Sable (NIE 2)
- Sédiments (NIE 2)
- Sol nu (NIE 1)

* NIE : Niveau d'intérêt écologique

Éléments structurants du territoire

- Réseau routier principal
- Réseau routier secondaire
- Voie ferrée
- Ligne RTE et/ou piste forestière

Autres informations

- Aire d'étude de la phase 1
- Localisation ponctuelle des villes
- Route départementale 3 (RD3)



© 2017 - 03 - Département de la Gironde - Direction des Infrastructures
Sources : ©Département de la Gironde, ©SCAN 25 (2017), OCCSOL (2004) - Cartographie: Biotope (2017)

D : EFFETS SUR LES AUTRES FACTEURS ENVIRONNEMENTAUX

Risques majeurs (inondation, feux de forêt, transport de matières dangereuses)

L'aménagement d'une nouvelle infrastructure routière (scénarios 2 et 3) alternative aux infrastructures actuelles permettrait d'améliorer les conditions d'intervention des services d'urgence et de secours et d'avoir un effet positif au regard des risques majeurs.

En effet :

- La congestion de la RD3 et l'absence d'itinéraires de délestage conduit un certain nombre d'usagers à emprunter des itinéraires de substitution (pistes 209, 210, 217), malgré les interdictions de circulation. Cette fréquentation, parfois importante, pose un double problème : elle accroît le risque de départ de feu et gêne l'intervention des secours.
- Concernant le transport des matières dangereuses, l'aménagement d'une nouvelle voie permettant d'améliorer les conditions de circulation et de reporter une grande partie du trafic poids lourds de la RD3 devrait diminuer le risque de pollution accidentelle et améliorer les conditions d'intervention des services d'urgence et de secours.

Paysage et patrimoine

Sans mesures d'accompagnement adaptées, l'aménagement d'une nouvelle infrastructure (scénarios 2 et 3) aurait potentiellement des effets négatifs sur l'unité paysagère et le patrimoine du Nord Bassin car il contribuerait à une nouvelle coupure des paysages existants. Un traitement paysager spécifique serait nécessaire pour préserver les caractéristiques paysagères des sites traversés.

Cadre de vie des riverains

En sortant une partie du trafic de transit de la RD3 (entre 25 et 35%), les scénarios 2 et 3 permettent de minimiser le bruit routier et d'éviter ainsi la mise en place de mesures d'isolation phonique des maisons et appartements riverains. En revanche, le scénario 1 nécessite la suppression de 92 PNB (cf. Partie 2.F du présent document) et la protection de 206 personnes, soit plus de 85% du nombre total des personnes et des bâtiments exposés au bruit de la RD3. Le coût du traitement de ces points noirs du bruit est évalué à un peu plus de 1,5 million d'euros.

L'abaissement du trafic permettrait de réduire la pollution pour les 12 000 personnes habitant à moins de 300 mètres de la RD3 (dont 23 % ont plus de 65 ans et 15% moins de 15 ans).

18 sites sensibles à la pollution atmosphérique sont également recensés au sein de cette zone située à proximité de la RD3 (crèches, écoles maternelles et élémentaires, collèges, centres hospitaliers, ...). Dans ce contexte, les scénarios 2 et 3 constituent une réponse plus pertinente, favorisant une diminution de la pollution atmosphérique liée à une réduction significative de la circulation routière en centre-ville.

E : EFFETS SOCIO-ÉCONOMIQUES DES TROIS SCÉNARIOS

Les effets socio-économiques des différents scénarios peuvent s'évaluer selon les critères suivants :

Coût d'investissement des scénarios

- Le scénario 1 : 30 millions d'euros ;
- Le scénario 2 : 90 millions d'euros ;
- Le scénario 3 : 100 millions d'euros.

Amélioration de la sécurité des déplacements

- N'apportant pas de modifications significatives du système des mobilités existantes, le scénario 1 ne corrigera pas l'accidentologie routière, les conflits d'usages sur la RD3, l'usage d'itinéraires alternatifs traversant des lotissements, ni les conditions d'intervention des secours ;
- Le scénario 3, le plus efficace en termes d'apaisement de la RD3 et de reports modaux, sera le plus performant pour le critère sécurité.

Attractivité du territoire (emploi, tourisme, ...) et milieux humains

- L'amélioration du système des mobilités conditionne l'attractivité d'un territoire ;
- Les transports en commun et les transports de proximité efficaces ont un intérêt particulier pour les personnes âgées, les étudiants, les personnes en insertion sociale, les personnes en recherche d'emploi, les personnes à mobilité réduite et les touristes ;
- L'apaisement de la RD3 et la réduction de son trafic contribuera à une amélioration du cadre de vie : diminution de la pollution sonore, visuelle, etc. ;
- Le scénario 3 semble conforter le plus l'attractivité du territoire.

Amélioration des temps de déplacement

- Accessibilité de la gare de Biganos pour les communes du Nord (Lège-Cap-Ferret, Arès et Andernos-les-Bains) : le scénario 3 permet un gain de temps estimé à 11 minutes, le scénario 2 un gain estimé à 8 minutes et le scénario 1, un gain estimé à 3 minutes ;
- Accessibilité de la gare de Marcheprime pour les communes du Nord (Lège-Cap-Ferret, Arès et Andernos-les-Bains) : les gains estimés pour les 3 scénarios ne sont pas significatifs ;
- Accessibilité de la gare de Marcheprime pour les communes du centre (Audenge et Lanton) : le scénario 3 permet un gain estimé à 4 minutes. Pour les deux autres scénarios, les gains ne sont pas significatifs ;
- Accessibilité de l'aire de covoiturage de Querquillas : le scénario 3 (le plus proche des centres urbains) est le plus efficace pour améliorer les temps de déplacement ;
- Accessibilité de la métropole bordelaise (Nord ou Sud) : pas de différences significatives entre les trois scénarios. Ils améliorent tous les temps de déplacement de l'ordre de 5 à 10 minutes selon les communes d'origine ;
- Déplacements Nord-Sud : les gains obtenus sont proportionnels à la distance parcourue. Le scénario 3 (le plus direct) permet les gains les plus importants.

Activité économique

Effets sur les exploitations agricoles et forestières

Les trois scénarios pourraient avoir des effets sur les exploitations agricoles et forestières proportionnels à leurs d'emprises. Les principaux impacts à attendre peuvent se regrouper en deux rubriques :

- un effet d'emprise par le projet provoquant la suppression de sols à vocation agricole ou forestière et la diminution de la superficie des exploitations touchées ;
- un effet de coupure des unités parcellaires et des cheminements qui peut se traduire par des effets d'enclavement, des difficultés de travail, d'accès et des allongements de parcours.

Effets sur les autres activités

Les scénarios 2 et 3 proposent un fuseau qui passe à proximité :

- de la zone d'activités industrielles et artisanales d'Andernos-les-Bains ;
- du Casino d'Andernos-les-Bains ;
- d'un bâtiment agricole au lieu-dit Haouteyre ;
- du centre de tri et de transit de déchets situé sur la commune de Lanton ;
- en limite de la zone d'activités et du CET d'Audenge.

Aucun scénario n'affectera l'infrastructure touristique.

Les scénarios 2 et 3 devraient avoir un impact positif sur les activités économiques (tourisme, services, commerces, zones d'activités) grâce à l'amélioration des conditions de mobilité.

F : SYNTHÈSE DE LA COMPARAISON DES TROIS SCÉNARIOS

En matière de mobilité, la comparaison des 5 principaux objectifs recherchés dans le cadre du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin figure dans le tableau suivant :

	Scénario n°1	Scénario n°2	Scénario n°3
Faire évoluer le système global des mobilités			
Améliorer l'attractivité des transports collectifs	-	+	++
Développer les reports d'usage de la voiture vers d'autres modes de déplacement	-	+/-	++
Faciliter et sécuriser la pratique du vélo et de la marche	+/-	+	++
Participer au développement apaisé des territoires et de la RD3	-	+	++
Favoriser la mise en œuvre des objectifs des 2 schémas de la COBAN	-	+	++

L'analyse socio-économique et environnementale du projet présentée ci-avant peut être illustrée par une comparaison globale de l'ensemble des enjeux liés aux trois scénarios. Ces derniers sont présentés de manière détaillée dans les études mises à disposition sur le site Internet du projet.

Préserver les milieux naturels			
Impacts surfaciques sur les habitats (Naturels et espèces) à forts enjeux	++	-	--
Impacts surfaciques sur les réservoirs de biodiversité	++	-	--
Interception de cours d'eau (Ruptures des continuités écologiques)	++	-	-
Effets sur l'occupation des sols et les milieux forestiers			
Milieux agricoles	+/-	--	-
Milieux forestiers	+/-	-	-
Effets sur les autres facteurs environnementaux			
Risques majeurs	-	+	+
Paysage et patrimoine	+	+/-	+/-
Cadre de vie des riverains	-	+	+
Effets socio-économiques			
Coût d'investissement des scénarios	++	-	-
Amélioration de la sécurité des déplacements	+/-	+	++
Attractivité du territoire (emploi, tourisme, ...) et milieux humains	-	+	++
Amélioration des temps de déplacement	-	+	++
Activité économique	=	+	++

G : LES ENGAGEMENTS DES COLLECTIVITÉS PORTEUSES DU PROJET DE DÉPLACEMENTS DURABLES DU NORD BASSIN

G1 : Engagements généraux

Le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin est porté collectivement par l'ensemble des collectivités compétentes en matière de mobilité : Département de la Gironde, COBAN, Région Nouvelle-Aquitaine, SYBARVAL, communes du territoire.

Chacune des collectivités s'engage, à travers ce projet, à poursuivre ses démarches liées aux mobilités en cohérence avec le projet d'ensemble.

Par l'intermédiaire de ses schémas « Mobilités » et « Modes doux », la COBAN fait du développement des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, un axe majeur de sa politique de mobilité. L'intercommunalité poursuit ainsi le même objectif d'amélioration du fonctionnement du système global de déplacement sur le Nord Bassin.

Le SYBARVAL est, quant à lui, compétent pour l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) à l'échelle du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre. Le SCoT est un outil d'aménagement du territoire pour le développement équilibré de ce dernier. Il permet l'accueil de populations et d'activités économiques tout en préservant les espaces naturels, agricoles et forestiers. Ce schéma articule sur le territoire l'offre en logements, commerces et services autour des transports en commun et modes actifs présents ou à venir. Compétent pour l'élaboration du Plan Climat Air Énergie du territoire, le SYBARVAL vise également à diversifier les modes de déplacements des habitants et usagers du territoire par la coordination de l'offre de mobilité, le développement de la pratique du vélo et l'incitation à l'émergence de plans de mobilité publics et privés.

La mise en œuvre du PDDNB, selon un scénario restant à déterminer dans le cadre de la concertation publique, constitue une condition essentielle à l'efficacité des actions définies par ces schémas.

Les schémas évoqués ci-avant et le PDDNB sont complémentaires et doivent s'articuler entre eux pour que les bénéfices de mobilité qu'ils envisagent soient effectifs et pérennes.

Face aux besoins et aux attentes fortes des populations (habitants, travailleurs, touristes) en matière d'amélioration des conditions de déplacements, la COBAN s'engage dans la mise en œuvre de son programme d'actions.

Apaisement des centres-bourgs, renforcement des transports en commun et réduction du trafic routier sur les axes les plus empruntés sont autant d'éléments interdépendants du système global des mobilités. Pour chaque collectivité partenaire, il s'agit donc d'élaborer et de mettre en œuvre ses différents projets en veillant à ce qu'ils s'insèrent de manière cohérente et complémentaire dans le projet d'ensemble. Le succès de chacun de ces projets est lié à la réalisation des autres. Leur efficacité commune dépend de la capacité du territoire à faire naître des synergies.

L'objectif du PDDNB est donc de permettre l'émergence d'un système des mobilités global, cohérent et performant à l'échelle du Nord Bassin d'Arcachon.

G2 : Cahier des charges relatif aux milieux naturels

Les porteurs du projet s'engagent à :

- Fédérer les acteurs de l'environnement et les acteurs publics dans l'exercice de la séquence « éviter, réduire, compenser » ;
- Proposer un cahier des exigences environnementales pour les projets d'infrastructures ;
- Adopter toutes mesures permettant d'éviter ou de réduire les impacts ;
- Sanctuariser, protéger et gérer les espaces naturels les plus riches en favorisant leur intégration dans des zonages du type « Espace Naturel Sensible ».

G3 : Cahier des charges relatif à l'urbanisation

Par l'intermédiaire de leurs plans locaux d'urbanisme (PLU), les communes disposent des outils pour maîtriser le développement urbain et définir les espaces à protéger, à urbaniser, à aménager. Chaque document d'urbanisme s'inscrit dans la loi Littoral limitant les extensions d'urbanisation et dans le Code de l'urbanisme qui précise que l'aménagement urbain doit s'articuler avec les offres de mobilité.

La loi Littoral précise que toute extension de l'urbanisation se réalise en continuité avec les agglomérations et villages existants. Ainsi, la création d'une nouvelle infrastructure routière fixerait de fait une limite d'urbanisation et rien ne se ferait à l'extérieur de cette voie.

L'urbanisation au Sud de l'A660 sur la COBAS constituait un exemple contraire. Dans ses derniers avis, le Préfet a mis fin à l'extension de cette urbanisation.



PARTIE 6

LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

A : LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

La concertation préalable sur le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon vise à informer le public sur les données du projet, à recueillir les observations qu'il suscite et à faire émerger des propositions pour l'enrichir. Elle se déroulera entre le 14 mai et le 30 juin 2018.

La concertation doit permettre :

- **D'informer sur le projet** (objectifs et caractéristiques, avancée des études, scénarios soumis à la concertation) ;
- **D'organiser le partage d'informations et l'écoute des avis exprimés** ;
- **De recueillir, tout au long des études, des avis** sur l'opportunité du projet, ses enjeux socio-économiques, ses impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- **D'associer le public** à l'élaboration du projet ;
- **De faire connaître les décisions** prises sur le projet afin de favoriser la participation des acteurs et du public.

B : UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE D'UN GARANT DÉSIGNÉ PAR LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Le Département de la Gironde a volontairement saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) sur le projet en août 2017. La CNDP a nommé Madame Hélène Sarriquet garante de la concertation préalable et Monsieur Jean-Marc Rebière en appui.

La garante a pour mission de veiller à la sincérité et au bon déroulement de la concertation dans le respect des règles du Code de l'environnement : transparence de l'information, expression de tous et écoute mutuelle. Elle n'émet pas d'avis sur le fond du projet mais facilite le dialogue entre tous les acteurs de la concertation. Elle est chargée de veiller à ce que la concertation permette au public de présenter ses observations et contre-propositions, et de participer ainsi à l'élaboration du projet.

C : LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

C1 : Les temps de la concertation

Deux réunions publiques d'ouverture

Pour poser le cadre de la concertation préalable et présenter les modalités de l'information et de la participation du public, deux réunions publiques d'ouverture sont organisées sur des aires géographiques distinctes du territoire du projet :

- **le mardi 15 mai à 18h30 à l'espace culturel de Biganos ,**
- **le jeudi 17 mai à 18h30 à la salle du Broustic à Andernos-les-Bains.**

Elles se déroulent en deux temps : présentation du projet, des scénarios, des modalités de la concertation et ensuite, échanges avec le public.

Deux ateliers participatifs grand public

Organisés sur inscription préalable, les ateliers participatifs grand public ont pour vocation de hiérarchiser les scénarios du projet. Ils sont organisés sur deux sites du territoire du projet :

- **le mercredi 30 mai à 18h30 au centre d'animation à Lanton ,**
- **le jeudi 14 juin à 18h30 à la salle de fêtes à Audenge.**

Les deux ateliers se déroulent selon le même format : pour chaque scénario, un temps de présentation, avec échanges et questions, et un temps d'évaluation (aspects positifs, aspects négatifs) et de propositions (améliorations, évolutions, etc.). Puis, un temps de débat final.

Deux réunions publiques de clôture

Pour restituer au public la synthèse des ateliers participatifs, informer sur l'état d'avancement du projet et les évolutions pressenties, répondre aux questions et recueillir les avis, deux réunions publiques de clôture sont organisées :

- le mercredi 27 juin à 18h30 à la salle des fêtes à Audenge,
- le vendredi 29 juin à 18h30 à la salle Brémontier à Arès.

Elles se déroulent en deux temps : synthèse des ateliers et échanges avec le public.

Un dispositif dédié aux publics spécifiques

Des outils et actions spécifiques sont proposés pour les publics concernés par le projet mais également éloignés des dispositifs classiques de participation.

5 temps d'échange ouverts à tous :

- Le mardi 29 mai à 16h00 à la gare de Biganos ;
- Le jeudi 31 mai à 16h00 à la gare de Marcheprime ;
- Le lundi 4 juin à 14h00 à la mairie de Lège-Cap-Ferret ;
- Le mercredi 6 juin à 14h00 à la salle des fêtes de Mios (atelier à destination des personnes âgées) ;
- Le samedi 23 juin à 11h00 sur l'esplanade Dartiguelongue à Arès.

4 ateliers thématiques seront également organisés avec les lycéens d'Andernos-les-Bains, les collégiens d'Audenge, les chefs d'entreprise et personnes en insertion sociale du territoire.

C2 : Les modalités d'information du public

Le site internet dédié au projet et à la concertation

Pour favoriser l'information et la participation du public, un site internet dédié au projet est intégré depuis septembre 2017 au site du Département : gironde.fr. Il présente le projet, son état d'avancement et centralise l'ensemble des informations et documents liés à la concertation. Le site permet également le dépôt de questions ou de contributions en lien avec le projet. Une rubrique « foire aux questions » régulièrement mise à jour fournit les réponses aux questions fréquemment posées par le public.

Le dossier de concertation

Le présent document contient l'ensemble des informations utiles à la concertation sur le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin. Il est mis à disposition du public en ligne, sur la page internet dédiée au projet, en version papier dans chaque mairie du territoire et lors de chaque temps de concertation.

Les études de diagnostic qui ont permis de constituer ce dossier sont également mises à disposition sur le site internet dédié au projet.

L'exposition dans les mairies du territoire

Une exposition dédiée au projet est installée pendant la durée de la concertation préalable dans les huit mairies du territoire. Elle présente le projet, ses objectifs et les scénarios soumis à la concertation.

Le dispositif d'annonce des temps de concertation

Les temps de concertation sont annoncés à l'aide des supports suivants :

- avis sur le site internet dédié au projet et sur les sites des communes concernées par le projet ;
- annonces dans la presse écrite locale (*Sud-Ouest*, *La Dépêche du Bassin*) ;
- affichages ;
- dépliants mis à disposition dans les mairies du territoire ;
- publications et sites Internet des collectivités partenaires.

C3 : Les modalités de participation du public

Durant toute la période de la concertation, le public peut formuler ses avis, questions et propositions :

- **Auprès de la garante**, par voie électronique ou postale :
helene.sarriquet@garant-cndp.fr
Département de la Gironde – Direction des Infrastructures – à l'attention de Madame Hélène Sarriquet – Garante de la concertation pour le PDDNB – Esplanade Charles de Gaulle – 33074 Bordeaux Cedex
- **Via une rubrique participative sur le site du Département** : gironde.fr ;
- **Sur les registres** dans chaque mairie du territoire (Lège-Cap-Ferret, Arès, Andernos-les-Bains, Lanton, Audenge, Biganos, Mios, Marcheprime) ;
- **Via un questionnaire** mis à disposition du public en version papier dans les mairies du territoire et en version numérique sur la page dédiée au projet du site gironde.fr.

D : A L'ISSUE DE LA CONCERTATION

À l'issue de la concertation préalable, la garante établira dans le délai d'un mois un bilan restituant le déroulement de cette concertation. Il sera transmis à la Commission Nationale du Débat Public et au Département de la Gironde, et sera rendu public.

Les porteurs du projet établiront quant à eux un rapport synthétisant les avis, observations, propositions des participants et les enseignements qu'ils tirent de la démarche. Dans un délai de deux mois à compter de la publication du bilan de la garante, ils communiqueront également sur les mesures qu'ils jugeront nécessaires de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

LES ANNEXES



LES ANNEXES

ANNEXE 1

TABLEAU RÉCAPITULATIF : LES 25 ACTIONS DES SCHÉMAS MOBILITÉS ET MODES DOUX DE LA COBAN

Familles d'actions	Actions
Offres de transports collectifs	(A-10) Améliorer la performance et le fonctionnement du transport à la demande (A-9) Améliorer l'offre de service des transports collectifs sur la ligne TransGironde n°610 (A-11) Revoir les connexions TER/transports collectifs et limiter les ruptures de charge (A-12) Prioriser les transports collectifs sur la RD3 en traversée de centres-bourgs
Intermodalité, multimodalité et lieux des mobilités	(A-6) Améliorer les points d'arrêts sur le territoire (A-7) Identifier et développer des carrefours de mobilité et pôles d'échanges secondaires (A-8) Améliorer le fonctionnement du Pôle d'Échanges Intermodal de Biganos
Promotion, accompagnement, plans de mobilité	(A-4) Animer et impulser des plans de mobilité scolaires (A-13) Inciter et accompagner les entreprises dans la mise en place de plans de mobilité
Communication et sensibilisation	(A-14) Éducation à la mobilité et sensibilisation de publics cibles (jeunes, scolaires...) (A-16) Développer une fonction de conseil en mobilité (A-15) Créer une plateforme d'information mobilité (guichet unique)
Les nouveaux services de mobilité	(A-17) Proposer un service de location longue durée de VAE, vélos pliables (A-18) Identifier les aires sauvages de covoiturage et étudier leur opportunité d'officialisation (A-19) Évaluer la pratique sur les aires de covoiturage existantes (A-20) Expérimenter l'autostop organisé sur la RD3
Mobilités et vie urbaine	(A-5) Apaiser les traversées de bourgs en créant des zones de circulation apaisées
Mobilités et logistique	(A-25) Étudier le fonctionnement actuel de la logistique, du système de livraison et la gestion du stationnement lié à ces deux secteurs d'activités
La mobilité autour des pôles générateurs de déplacements	(A-23) Améliorer l'accès/le fonctionnement et le report modal sur les PGD (Pôles Générateurs de Déplacements)
Information et signalétique	(A-1) Harmoniser le jalonnement et la signalétique
Un écosystème modes doux (mobilité douce, tourisme et saisonnalité)	(A-2) Offrir des conditions d'accueil vélo attractives (équipements, services) (A-3) Mettre en place des petits aménagements cyclables permis par le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives, pour rompre les discontinuités cyclables ponctuelles (A-24) Créer un schéma intercommunal de l'itinérance (cartographie) en lien avec les offices du tourisme du Nord Bassin et le SIBA
Gouvernance partagée de la mobilité et des compétences	(A-21) Prendre la compétence mobilité (COBAN devient Autorité Organisatrice des Mobilités) (A-22) Créer un syndicat mixte des transports à l'échelle du Bassin ou à l'échelle du Bassin et de la Communauté de commune du Val de l'Eyre

« La bonne réalisation de ces actions est en partie conditionnée par un délestage de la RD3 au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle sans quoi, la portée de ces actions s'en trouverait réduite. » Bruno Lafon, Président de la COBAN, courrier du 21 février 2018

ANNEXE 2

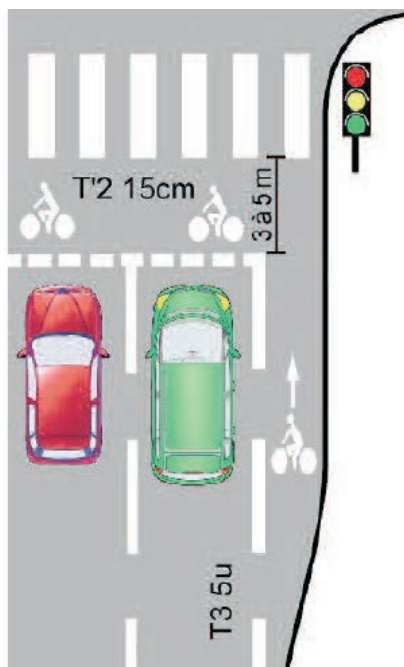
DÉTAILS TECHNIQUES DES SOLUTIONS PROPOSÉES

1 : Fonctionnement de la ligne TransGironde n°610 en boucles ou segments

Partant du constat que la ligne 610 assure la desserte du territoire de la COBAN le long de la RD 3 et que son usage est plutôt tourné vers les déplacements de proximité ou de proche en proche (entre 1 et 5 kilomètres environ), l'organisation d'un service en boucle ou en segment entre des pôles identifiés sur le territoire, apparaît comme une piste d'amélioration de l'offre.

- Boucle 1 : entre Mios et Audenge (via Biganos PEI) :
 - connexion à Audenge arrêt Mairie avec Ligne 610B
 - objectif : desserte PEI + zone commerciale de Biganos Facture et pôle de services.
- Boucle 2 : entre Audenge et Andernos (via Lanton) :
 - connexion à Audenge arrêt Mairie avec ligne 610 A
 - objectif : desserte aménités scolaires et de services vers Andernos et mobilités locales ou de proximité (commerces, services) dans les centres-bourgs.
- Boucle complémentaire estivale :
 - service spécial vers les plages littorales (Grand Crohot) depuis Mios (connecté ou alternatif au service Mios et Go) en juillet et août pour la cible des populations jeunes.

2 : Détail d'un sas cycliste



De futurs potentiels SAS vélo aux feux tricolores de Marcheprime. Cerema.

La création d'un sas cycliste consiste à tracer une ligne d'effet des feux pour les voitures à l'amont desdits feux afin de dégager une zone facilitant l'insertion des cyclistes en carrefour. Le sas permet au cycliste de profiter du feu rouge pour se positionner devant les autres véhicules

Sources : Schémas COBAN et CEREMA Sud-Ouest

3 : Autorisation des « cédez-le passage » cyclistes au feu rouge

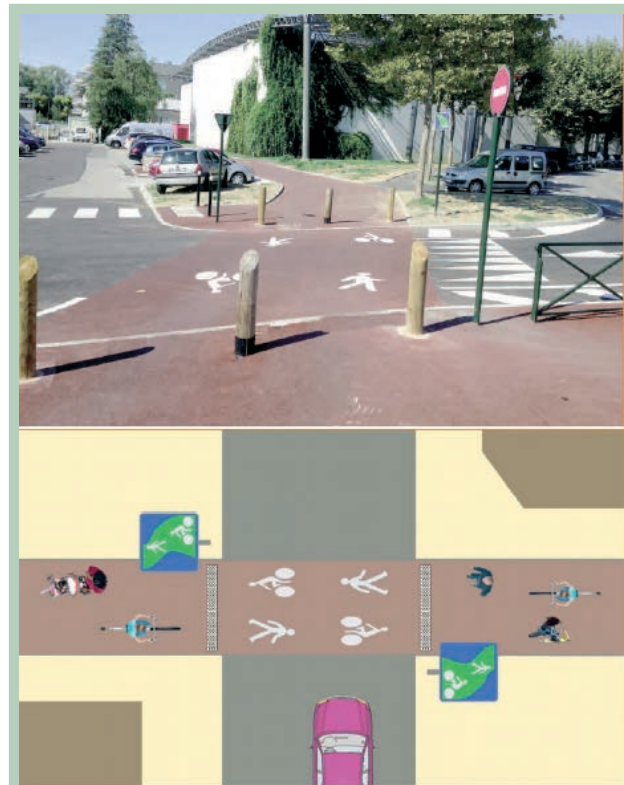


Un potentiel SAS vélo aux feux tricolores d'Andernos, accompagné d'un cédez-le-passage au feu tourne-à-droite pour les cyclistes. Cerema.

La réglementation de la signalisation routière donne, depuis 2012, aux collectivités territoriales lorsqu'elles le jugent possible, les outils pour autoriser les cyclistes à réaliser un cédez-le-passage à la place d'un arrêt au feu rouge avant d'effectuer une manœuvre de tourne-à-droite ou de poursuivre en mouvement direct dans un carrefour en T.

Sources : Schémas COBAN et CEREMA Sud-Ouest

4 : Pictogrammes vélo et de pictogrammes piétons pour marquer les traversées



Le concept de trajectoire matérialisée pour les cycles a été introduit dans le code de la route par le décret du 2 juillet 2015. Il donne la possibilité aux gestionnaires de voirie d'indiquer au sol une trajectoire conseillée au cycliste.

Sources : Schémas COBAN et CEREMA Sud-Ouest

5 : Zones de circulation apaisée

La grande majorité du linéaire de voirie d'une commune française classique est constituée de rues de desserte dont la fonction principale n'est pas d'assurer le transit.

Tous les travaux d'études et de recherche convergent pour montrer qu'en cas de choc l'humain non protégé (piéton ou cycliste) résiste beaucoup mieux à un choc à 30 km/h qu'à 50 km/h.

C'est pourquoi il est recommandé vivement aux autorités responsables de limiter à 30 km/h la vitesse maximale dans les zones résidentielles et sur toutes les routes à voie unique des zones urbaines qui ne présentent pas de piste (ou bande) distincte pour les cyclistes, et ce afin de mieux protéger les usagers vulnérables (résolution adoptée le 27 septembre 2011 par le parlement européen).

La réduction des limitations de vitesse en agglomération concourt à l'amélioration de la sécurité routière, qu'elle soit réelle ou ressentie. Ce faisant, elle permet de remédier à l'un des principaux obstacles au développement de la pratique du vélo et de la marche.

À l'échelle de la COBAN le constat est identique. Une forte consonance touristique sur les communes bordant le bassin vient soutenir l'argument de la nécessité de redonner l'espace public aux piétons et aux cyclistes.

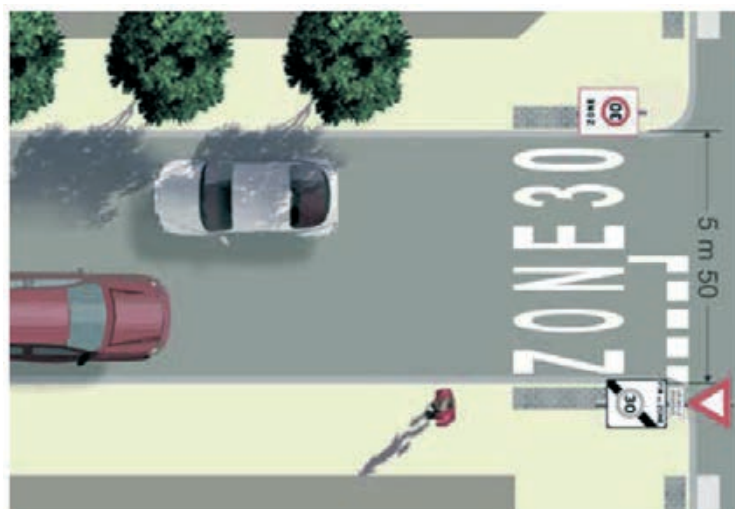
On perçoit donc ici la nécessaire complémentarité des démarches, schéma des mobilités / PDDNB, pour aider le territoire à construire une nouvelle politique de mobilité.

Cette complémentarité se concrétisera efficacement si le projet du Département permet de délester la RD3 d'une partie du trafic de transit qui s'y opère. Ce préalable essentiel dans le fonctionnement du système global de mobilités du Nord Bassin doit permettre de requalifier la RD3 afin d'y proposer des alternatives de mobilités efficaces.

Les différences entre les zones découlent du niveau de confort et de service accordé au piéton. C'est ce critère essentiel qui va permettre de distinguer l'utilisation de telle ou telle catégorie réglementaire.

	Zones de circulation apaisée mixité 80% des voies			Les autres zones séparation 20 % des voies	
Statut de la zone ou de la voie	 Aire piétonne	 Zone de rencontre	 Zone 30	 Agglomération	 Section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulation					
					

La zone 30



Signalisation d'entrée zone 30 :
chaussée double sens de 5,50 m
complétée par marquage



Panneau B30
Entrée d'une zone 30



Panneau B51
Sortie d'une zone 30

La zone 30 est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire en abaissant la vitesse maximale autorisée pour les véhicules.

Ceci doit aider au développement de l'usage de la marche en facilitant les traversées pour les piétons et l'usage du vélo et, en favorisant la cohabitation des vélos avec les véhicules motorisés sur la chaussée.

La configuration la plus courante de la voirie est une chaussée pour l'ensemble des véhicules et des trottoirs pour les piétons.

Le stationnement des voitures est limité afin de redonner cet espace public aux modes doux.

Les passages piétons sont limités afin d'inciter les piétons à se réapproprier l'espace public en traversant où bon leur semble.

Sources : Schémas COBAN et guides CEREMA

La zone de rencontre



Signalisation de transition zone 30 - zone de rencontre,
complétée par du marquage pour les deux zones



Panneau B52
Entrée d'une zone
de rencontre



Panneau B53
Fin de zone
de rencontre

La zone de rencontre est l'intermédiaire entre l'aire piétonne et la zone 30, et vise à une meilleure lisibilité pour l'ensemble des usagers de l'espace public.

La vie locale est développée et prépondérante, le piéton est présent et les autres usagers partagent la chaussée avec lui.

Dans cet espace, il n'est pas souhaitable d'interdire la circulation des véhicules.

Les piétons sont donc prioritaires sur tous les véhicules. Le partage de la voirie se fait par la cohabitation entre les piétons et les véhicules à faible vitesse au centre de la rue.

Dès que la largeur de la rue le permet, il est important de garder un espace continu réservé aux piétons (trottoir à hauteur de chaussée). Le terme « rencontre » souligne que les conflits doivent se gérer, non pas par un rapport de force mais bien par un comportement de courtoisie au bénéfice des plus vulnérables.

Dans de tels espaces, le double-sens cyclable est obligatoire.

Sources : Schémas COBAN et guides CEREMA

L'aire piétonne



Ex. Andernos (Avenue du Général de Gaulle) :



L'aire piétonne est un espace public dont l'usage est dédié aux piétons.

Il ne s'agit donc pas d'un partage de la voirie mais d'une affectation justifiée par les besoins d'expression de la vie locale lorsqu'ils sont fortement développés.

Une telle zone vise à faciliter avant tout les déplacements à pied, puis l'usage du vélo à faible vitesse : la présence des véhicules motorisés devant rester exceptionnelle.

A l'exception des cycles, il n'est pas possible de proposer du stationnement dans les aires piétonnes. Par contre, l'arrêt des véhicules reste possible (Art. R. 417-10).

Sources : Schémas COBAN et guides CEREMA

6 : Marquage au sol des entrées des zones de circulation apaisée



Le marquage en entrée de zone 30



Le marquage en entrée de zone de rencontre



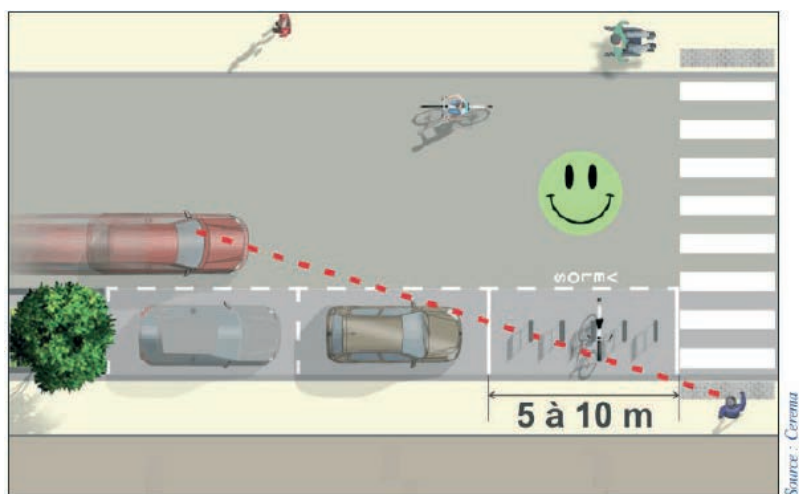
Le marquage en entrée d'aire piétonne

Objectif : Renforcer la perception des entrées de zones 30 par du marquage au sol spécifique sur toute la largeur de la chaussée en complément des panneaux réglementaires.

Constatant qu'en milieu urbain les usagers lisent plus facilement les marquages sur le sol que les panneaux situés en hauteur, la réglementation a évolué récemment pour légaliser l'utilisation du marquage en entrée de zone 30, de zone de rencontre et d'aire piétonne.

Sources : Schémas COBAN et CEREMA Sud-Ouest

7 : Neutralisation des places de stationnement voiture en amont des passages piétons



L'analyse des accidents montre que le masque à la visibilité est un scénario type d'accidents de piétons en traversée.

Or, l'un des masques à la visibilité est la présence des véhicules motorisés stationnés sur des emplacements délimités en amont du passage piéton, que ce soit en arrêt, en stationnement ou en livraison.

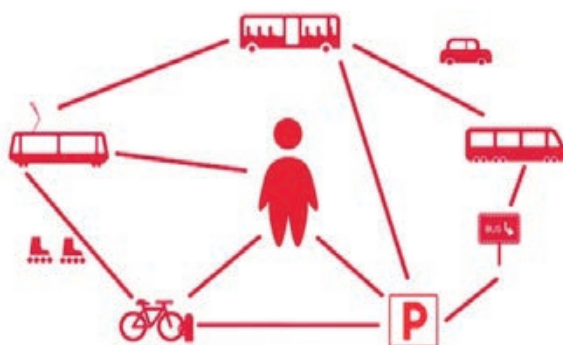
En conséquence, il est recommandé de neutraliser les places de stationnement délimitées dans les 5 à 10 mètres en amont du passage piéton.

Sources : Schémas COBAN et CEREMA Sud-Ouest

8 : Les carrefours de mobilité, les pôles d'échanges secondaires et les pôles d'échanges intermodaux

Certains points sur le territoire au croisement des flux de déplacements apparaissent de fait comme des carrefours de mobilités, où des connexions de modes s'opèrent de manière aléatoires et spontanées (covoiturage, accès transports collectifs, traversées de bourgs, articulation modes actifs/modes motorisés...).

Sur le territoire du Nord Bassin, ces mobilités s'exercent sur tous les axes routiers, qu'ils soient structurants (RD3, RD5, RD 1250, RD 106) ou secondaires (RD 215, RD 216, RD 3E10, RD 5E5).



L'exemple de l'aménagement concerté au niveau du giratoire de Querquillas (croisement RD 106, RD 215 – connexion TransGironde L601 et piste cyclable vers Andernos) est une illustration de la création de pôles d'échanges secondaires.

Les carrefours de mobilité : concernent des points de croisement aménagés en milieu urbain sur des emprises limitées. Ils désignent plus particulièrement les 5 points d'échanges identifiés dans les schémas de la COBAN.

Les pôles d'échanges secondaires : concernent des points de croisement aménagés en périphérie urbaine sur des emprises plus spacieuses. Ils désignent plus particulièrement les points d'échanges identifiés dans les scénarios 2 et 3.

Les pôles d'échanges intermodaux (PEI) : désignent plus particulièrement les espaces associés aux échanges entre le Train Express Régional et les autres modes de déplacement au niveau des **gares de Biganos et de Marcheprime**.

9 : Les liaisons « centres urbains <=> pôles d'échanges secondaires » pour les modes actifs (piétons et vélos)

Les liaisons «centres urbains <=> pôles d'échanges secondaires» pour les modes actifs (piétons et vélos) concernent la requalification des axes routiers (RD215, RD3e9, RD3e10, RD5e5 et RD1250) de façon à offrir des conditions de déplacement sécurisées pour les piétons et les vélos.

En termes de profils en travers, cette action va se traduire par :

- l'aménagement de trottoirs pour assurer la continuité du cheminement des piétons ;
- l'aménagement de pistes cyclables à l'extérieur de la circulation routière ;



- l'aménagement de bandes cyclables contiguës aux chaussées circulées ;



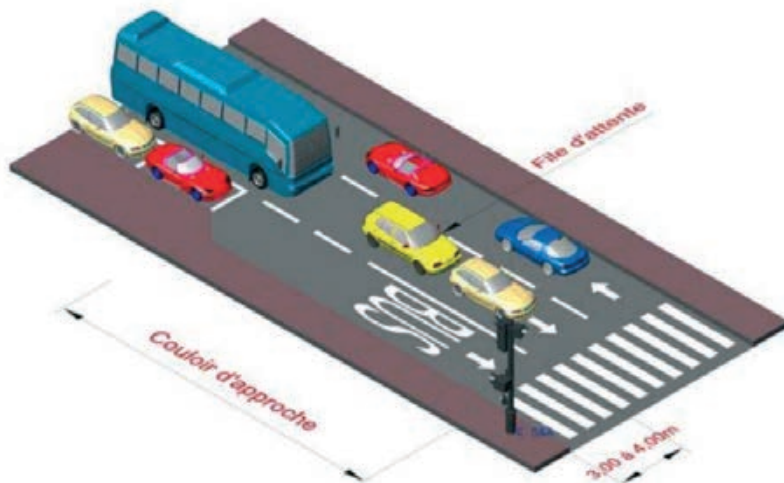
- l'aménagement de voies vertes permettant la circulation sur un même espace des piétons et des vélos.



10 : La priorisation des bus au niveau des carrefours

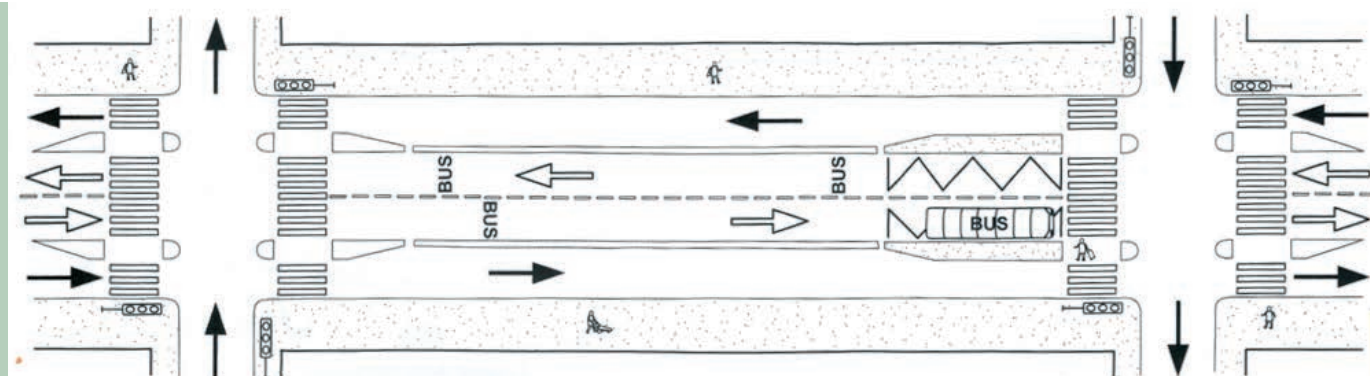
- Couloir d'approche en amont d'un carrefour à feux :

Le couloir réservé en amont d'un carrefour permet aux autobus de remonter les files d'attente. On parle alors de couloir d'approche.

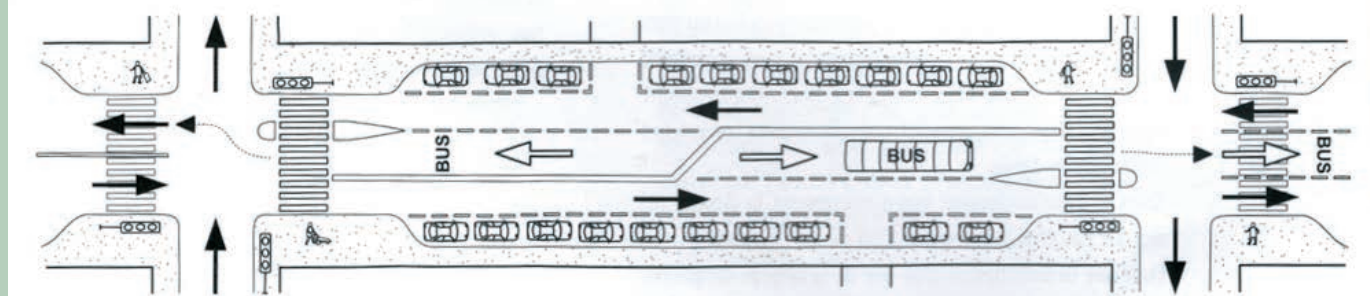


Les principaux avantages du couloir d'approche sont les suivants :

- le gain de temps dans la file d'attente,
- pour un carrefour équipé de feux de signalisation, la prise en compte spécifique du bus est permise par une détection sûre du bus dans le couloir (une anticipation permet à celui-ci de partir le premier au feu, pour effectuer ensuite un tourne-à-gauche par exemple),
- le couloir d'approche peut également servir d'aire d'arrêt. Un couloir d'approche peut également s'envisager en entrée d'une branche de rond-point.



Avec un site propre bidirectionnel axial, le TC n'est pas gêné par les occupations latérales : stationnement, livraison, piétons, entrées riveraines...



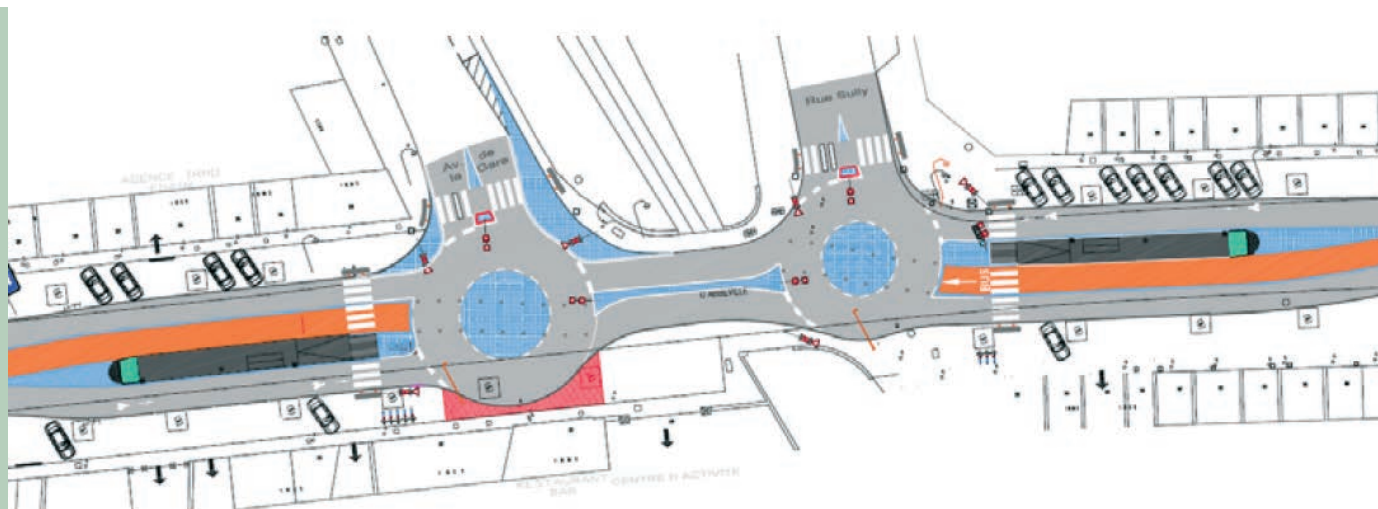
Le site propre unidirectionnel axial alterné à l'approche des carrefours nécessite moins d'emprise que le site bidirectionnel pour un résultat en termes d'exploitation qui peut être très intéressant.

- Couloir d'approche en amont d'un giratoire :

Deux cas de figure se présentent donc aujourd'hui sur le terrain pour les bus au niveau d'un carrefour giratoire :

- le bus emprunte l'anneau comme les autres usagers routiers ;
- le bus traverse l'îlot central.

La priorité est donnée au BUS par l'intermédiaire de signalisations lumineuses et feux tricolores.



Le bus est en site propre en entrée, et en site banal en sortie. La traversée du giratoire par le bus est matérialisée par des clous en inox.

Source : Amiens Métropole

ANNEXE 3

CARTES DES TROIS SCÉNARIOS



Un projet de moindre coût et de moindre impact environnemental

- Socle commun d'actions issues des schémas « Mobilités » et « Modes doux » de la COBAN :
 - Mise en œuvre d'une gouvernance partagée de la mobilité au niveau de la COBAN ;
 - Incitation et accompagnement à la mise en œuvre de plans de mobilité ;
 - Création d'une plateforme d'information sur la mobilité ;
 - Amélioration des transports collectifs existants (ligne Transgironde n°610, Transport à la demande) ;
 - Implantation de 5 carrefours de mobilité dans les centres urbains de Lège, Andernos, Lanton, Audenge et Mios, pour une meilleure connexion entre les modes de déplacements.
- + Création de 2 bretelles de liaison routière à Blagon (RD106/RD5) et Marcheprime (RD5/RD1250)



***Un projet qui améliore l'attractivité des transports en commun
et conduit à un début d'apaisement de la RD3***

- Socle commun d'actions
- Création de 5 pôles d'échanges secondaires en retrait des secteurs urbanisés
- Liaisons entre les centres urbains et les pôles d'échanges secondaires par navettes et pour les piétons et cyclistes
- Aménagements de sécurité pour les piétons et cyclistes, et développement des liaisons cyclables intercommunales
- ⊕ Poursuite de la transformation de la RD3 en voie urbaine
- ⊕ Transformation des pistes forestières 209/210 en voie routière de délestage pour capter 15 à 25% du trafic de la RD3
- ⊕ 2 liaisons routières complémentaires possibles : contournement de Lège au nord, et liaison avec l'échangeur n°1 de l'A660 au sud



Un projet qui privilégie les modes doux et assure un apaisement renforcé de la RD3

- Socle commun d'actions
- Création de 5 pôles d'échanges secondaires en arrière des secteurs urbanisés
- Liaisons entre les centres urbains et les pôles d'échanges secondaires par navettes et pour les piétons et cyclistes
- Aménagements de sécurité pour les piétons et cyclistes, et développement des liaisons cyclables intercommunales
- ⊕ Poursuite de la transformation de la RD3 en voie urbaine avec des zones de circulations apaisées
- ⊕ Création d'une nouvelle ligne de bus interurbaine en connexion avec le pôle intermodal de Marcheprime
- ⊕ Priorisation des transports en commun aux carrefours avec évolution vers un fonctionnement partiel de type transport en commun en site propre
- ⊕ Utilisation des emprises d'une ligne RTE pour la création d'une voie rétro-littorale afin de capter 25 à 35% du trafic de la RD3
- ⊕ 2 liaisons routières complémentaires possibles : contournement de Lège au nord, et liaison avec l'échangeur n°1 de l'A660 au Sud

ANNEXE 4

LEXIQUE

AOM : Autorité organisatrice de la mobilité

ASA : Association Syndicale Autorisée

CNDP : Commission Nationale du Débat Public

COBAN : Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord

COBAS : Communauté d'Agglomération Bassin d'Arcachon Sud

Cordon dunaire : Zone sableuse dont les sommets forment une dune qui délimite l'arrière-pays terrestre

Corridor écologique : Assure des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie

Coupure paysagère : Rupture entre deux unités paysagères

CRPF : Centre Régional de la Propriété Forestière

DFCI : Défense des Forêts Contre les Incendies

Espace Naturel Sensible (ENS) : ont pour objectif de préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et des champs d'expansion des crues et d'assurer la sauvegarde des habitats naturels ; mais également d'aménager ces espaces pour être ouverts au public

Garant de la CNDP : Une personne (ou un groupe de personnes) chargée(s) d'assurer la sincérité et le bon déroulement d'une concertation. Extérieure aux parties prenantes, elle a pour vocation de créer un climat de confiance entre elles afin de faciliter le déroulement du processus de concertation

Lagune : Étendue d'eau peu profonde séparée de la mer par un cordon littoral

Ligne RTE : Ligne de transport d'électricité

Natura 2000 : Réseau de sites naturels remarquables à l'échelle européenne visant à préserver les espèces et les habitats d'intérêts communautaires

PDDNB : Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon

PGD : Pôle Générateur de Déplacements

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PNB : Points Noirs du Bruit

Pôle d'échange intermodal : Lieu ou espace d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport de voyageurs

PPBE : Plans de Prévention du Bruit dans l'environnement

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDRD : Schéma Directeur Routier Départemental

SIBA : Syndicat Intercommunal du Bassin d'Arcachon

Substrat (sableux) : Base matérielle, un support, un socle

SYBARVAL : Syndicat du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre

TAD : Transport à la Demande

TCSP : Transport collectif en site propre

TER : Train Express Régional

Trame verte et bleue : Constitue un réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques

Unité paysagère : Portion de l'espace constituant un ensemble relativement homogène sur le plan de la topographie, de l'utilisation de l'espace et de la couverture végétale ou de l'occupation humaine

Vitesse commerciale : La vitesse commerciale tient compte de la vitesse de pointe, des arrêts et, si le mode de transport en commun n'est pas en site propre, des embouteillages

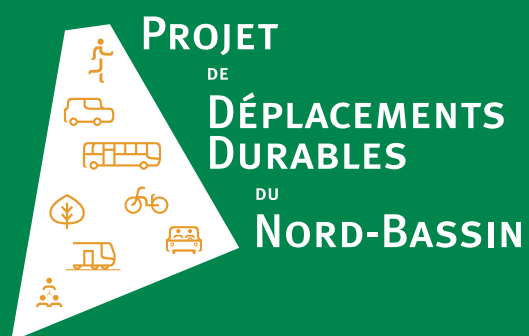
ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique

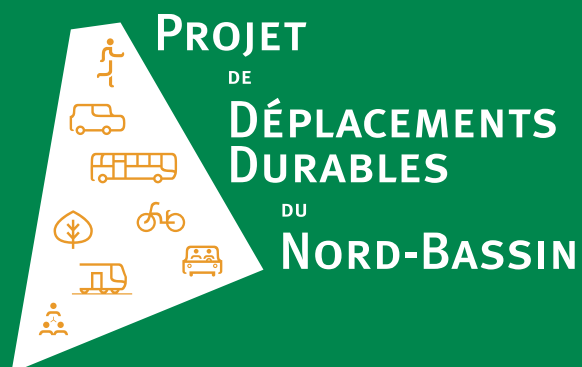
Zones humides : Région où l'eau est le principal facteur qui contrôle le milieu naturel et la vie animale et végétale associée. Elle apparaît là où la nappe phréatique arrive près de la surface ou affleure ou encore, là où des eaux peu profondes recouvrent les terres

ANNEXE 5

LISTE DES ÉTUDES

- **EXPLAIN (2017)** : Analyse socio-économique, analyse des déplacements, analyse des trafics routiers
- **BIOTOPE (2017)** : Évaluation de la sensibilité des milieux naturels
- **SEGIC (2017)** : Diagnostics environnementaux complémentaires
- **CEREMA (2017-2018)** : Schéma « Mobilités » et schéma « Modes doux » de la COBAN
- **TRANSAMO-ILEX (2016)** : Étude de faisabilité d'un transport en commun en site propre entre Lège-Cap-Ferret et Biganos du SYBARNAL





CONCERTATION PRÉALABLE
SUR LE PROJET DE DÉPLACEMENTS DURABLES
DU NORD BASSIN D'ARCACHON

www.gironde.fr/projet-de-deplacements-durables-du-nord-bassin



CONTACT :

HÉLÈNE SARRIQUET,
garante de la concertation

helene.sarriquet@garant-cndp.fr