



Compte-rendu de l'atelier « entreprises » du 28 mai 2018 au domaine de Certes-et-Graveyron

L'atelier entreprises du 28 mai 2018 qui s'est tenu au domaine de Certes à Audenge, de 18h30 à 20h30, a réuni 10 participants :

- Myriam CHARBIT, COBAN
- Brigitte PERRAD, Club d'entreprises CACBN
- Yves LEMAÎTRE, CEA
- Laurent PUTZ , CCI Gironde
- Pascal BERRILLON, La Poste
- Joël CONFOULAN, Interclub Entreprises/Club C2BA
- Anthony DOUET, SYBARVAL
- M. BONNET, AUCHAN
- Alexia NAULEAU, Mairie d'Audenge
- Nathalie LE YONDRE, maire d'Audenge

Etaient également présents Mme SARRIQUET, garante de la pré-concertation, ainsi que plusieurs représentants du cabinet NEORAMA et le département de la Gironde.

I. Déroulé de la présentation

Camille HOLLEBECQUE, Cheffe de projet Neorama a présenté l'ordre du jour de l'atelier.

RESTITUTION DE L'ENQUÊTE SUR LES BESOINS DES ENTREPRISES

Christophe LESUEUR (Département de la Gironde) a restitué l'enquête réalisée au premier trimestre 2018. Elle a permis d'interroger 548 salariés de tous secteurs d'activités. Ceux-ci résident majoritairement sur la COBAN (66%), de manière plus secondaire sur la COBAS (13%) et le Val de l'Eyre (9%) et enfin 12% d'entre eux vivent sur un autre territoire (soit sur Bordeaux Métropole, soit sur un autre territoire de la Gironde soit dans un autre département). Un quart des répondants travaillent dans leur commune de résidence, avec des horaires de travail plutôt fixes le matin et plus variables le soir.

La voiture est le principal mode de déplacement domicile-travail (77%), suivie par les modes doux (12%), les deux-roues (7%), les transports en commun (3%), et d'autres modes de déplacement comme l'autostop, etc. (1%). Concernant la part relative aux transports en commun, le réseau SNCF-TER est le principal mode de transport (79%), suivi par le TransGironde 601 (11%), le TransGironde 610 (5%) et le réseau de bus Baïa (5%).

Les principales solutions envisagées sont, par ordre d'importance :

- L'augmentation de la fréquence des transports : train, bus, etc. (20%)
- L'amélioration de la correspondance entre les différents modes de transport (12%)
- La création d'une voie nouvelle à l'arrière des communes et le réaménagement de la RD3 (11%)
- La création d'un transport collectif adapté à l'environnement sur l'ancienne voie ferrée (10%)
- La mise à disposition de vélos en libre-service (8%)
- La création et la mutualisation de moyens de transports collectifs par les entreprises (7%)

CONTRIBUTION DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

Laurent PUTZ (Responsable Pôle Études et Observatoires de la CCI Gironde) a restitué l'enquête effectuée par mail du 17 octobre au 29 octobre 2017 auprès de 50 entreprises représentant 243 salariés de différents secteurs d'activités, représentatives du tissu économique de la COBAN.

La plupart des entreprises ont des horaires fixes de travail, avec des déplacements domicile travail concentrés entre 7h30 et 8h30 (92%), et une plage horaire plus large le soir pour les déplacements travail-domicile. Du point de vue des chefs d'entreprises, les salariés utilisent principalement leur voiture (92%), et dans une moindre mesure leur vélo (près de 8%) et les transports en commun (moins de 1%).

Concernant les conditions de circulation, 36% des dirigeants déclarent que le fonctionnement de leur entreprise est perturbé par des problèmes d'accessibilité et de déplacement, avec des bouchons réguliers. Les principaux problèmes engendrés sont des retards (78%), du stress lié aux déplacements (39%) et des difficultés d'embauche (28%). Près d'un dirigeant sur deux signale des difficultés de circulation piétonne, avec des trottoirs inadaptés ou inexistantes et des croisements dangereux. Près d'un dirigeant sur cinq remet en cause l'emplacement de son entreprise en raison des difficultés en termes d'accessibilité.

Concernant les principales solutions envisagées, 55% des dirigeants souhaitent une nouvelle voie de circulation - de préférence en périphérie des zones urbaines et empruntant les pistes forestières existantes - et 45% se prononcent en faveur d'un transport en commun en site propre.

CONTRIBUTION DU CEA – LASER MEGAJOULE

Yves LEMAÎTRE (CEA) a présenté la démarche d'élaboration et de mise en œuvre du plan de déplacements d'entreprise (PDE) du CEA – Laser Mégajoule. Le premier PDE a été mis en place en 2009, avec la mise en place d'un réseau de cars. Plusieurs facteurs ont conduit à sa mise à jour : le faible taux de remplissage des bus malgré des ajustements ponctuels du plan de transport actuel, l'évolution de la localisation de l'habitat des salariés avec une tendance à l'éloignement des centres urbains, la proposition de nouveaux modes de transport par la métropole bordelaise avec des possibilités de connexions intermodales. En juin 2016, ont été réalisés un audit sur le fonctionnement du réseau de cars (Indiggo) et une enquête auprès des salariés.

Le nouveau PDE 2017/2018 sera effectif à compter du 1^{er} janvier 2019. Il prévoit une réorganisation ambitieuse qui vise à :

- optimiser les itinéraires des bus afin d'obtenir des temps de parcours concurrentiels (suppression des débuts de lignes non fréquentés, réorganisation de certains itinéraires, suppression complète de deux lignes) ;
- offrir une possibilité de retour tardif en créant deux lignes express vers Bordeaux et Arcachon avec deux horaires (16h30 et 18h) ;
- valoriser les points de rabattement pour éviter de pénétrer au cœur des agglomérations (parkings de covoiturage, parkings publics ou relais).

Le PDE 2017/2018 pour les transports externes des salariés s'appuie sur :

- Un réseau de 10 lignes de bus en évolution par rapport au précédent PDE (9 lignes sont maintenues, 2 lignes sont supprimées et 1 ligne est créée) avec une modulation possible en cours de contrat en fonction de la fréquentation (têtes des lignes notamment).
- Une extension de périmètre avec l'utilisation de taxis internes pour desservir les gares SNCF à proximité et les arrêts TransGironde du Barp et de Biganos sur une plage horaire élargie (7h30 – 18h00).

PRÉSENTATION DU SYSTÈME DES MOBILITÉS EXISTANT

Alain LEDUC, Chef de projet du Département de la Gironde, a présenté le système des mobilités existant. Il s'agit de :

- une combinaison de plusieurs besoins et types d'utilisateurs à intégrer : activités professionnelles (déplacements domicile – travail et professionnels), transports logistiques, livraisons, scolaires (collégiens, lycéens) et étudiants, personnes en insertion, personnes âgées, personnes handicapées et à mobilité réduite, vacanciers ;
- une combinaison de plusieurs modes de déplacement plus ou moins vulnérables : des transports collectifs (ferrés, routiers, de proximité), des déplacements actifs (marche, vélo, etc.), des déplacements motorisés (voiture, 2 roues, poids lourds).

Le système des mobilités actuel fait face à plusieurs limites :

- Des interconnexions en gares de Biganos et de Marcheprime perçues comme peu performantes ;
- Une ligne de bus 610 sur la RD3 qui pâtit des contraintes de circulation
- Une accidentologie élevée sur le réseau routier (347 accidents, 60 tués en 10 ans) ;
- Un réseau routier inadapté aux interventions des secours ;
- Des conflits d'usages nombreux en milieux urbains : réseaux cyclables interrompus et de multiples croisements pistes cyclables/routes, des conditions de cheminement pour les piétons et vélos peu sécurisantes sur des axes trop circulés ;
- Un usage de la voiture qui reste très important : 93% des ménages de la COBAN possèdent au moins une voiture, 85% des déplacements « domicile – travail » s'effectuent en voiture.

TEMPS DE TRAVAIL COLLECTIF

1) Moyens de déplacements habituels (synthèse)

	Table 1	Table 2	Table 3	TOTAL
<i>Bus ou navette</i>	0	1	1	2
<i>Train</i>	0	2	3	5
<i>Voiture</i>	15	23	10	48
<i>Vélo</i>	2	4	0	6
<i>Marche</i>	3	1	2	6
<i>Moto, scooter</i>	0	0	0	0
<i>Autre (avion)</i>	4	0	0	4

2) Modèles de déplacements envisagés

	Voiture	Transports collectifs (Train, bus, navettes, ...)	Modes actifs (Vélo + Marche)	Autres (Motos, bateau, ...)
Modèle actuel	70 %	3,1 %	25,5 %	< 2%
Modèle souhaité Table 1	60%	30%	8%	2%
Modèle souhaité Table 2	65%	6%	27%	2%
Modèle souhaité Table 3	65%	7%	25,5%	3,5%

3) Réflexion par types de déplacements

➤ Table 1 : déplacements routiers

- Selon les participants de la table, la valorisation des déplacements routiers profiterait aux :
 - Activités professionnelles
 - Vacanciers
 - Transports logistiques et livraisons
- Les participants souhaiteraient que le projet prévoie :
 - Davantage d'aires de covoiturage
 - La sécurisation des aires de covoiturage
 - Un couloir de circulation dédié aux services d'urgence/livraisons

- Les participants souhaiteraient traiter l'intermodalité pour ce mode de déplacement par :
 - Le covoiturage
 - La communication sur les transports
 - Vélos ou voitures électriques en libre accès ou abonnement
- Les participants souhaiteraient traiter l'apaisement de la RD3 et des centre-urbains pour ce mode de déplacement par :
 - La création d'un transport en commun
 - Une liaison sur un axe dédié en retrait des centres-villes
- Les participants souhaiteraient traiter la desserte des différents pôles avec ce mode de déplacement par :
 - Des navettes à renforcer.

➤ **Table 2 : modes actifs**

- Selon les participants de la table, la valorisation des modes actifs profiterait aux :
 - Étudiants, collégiens, lycéens
 - Vacanciers
 - Personnes âgées
 - Activités professionnelles, de façon limitée
- Les participants souhaiteraient que le projet prévoie :
 - Le développement de pistes cyclables en site propre, doublées d'aménagements de voirie mixtes et sécuritaires
 - Une politique sécuritaire et de prévention vis-à-vis des utilisateurs et non utilisateurs des modes actifs
- Les participants souhaiteraient traiter l'intermodalité pour ce mode de déplacement par :
 - Des abris vélos sécurisés
 - Des casiers consignes
 - Des équipements vélo (arceaux) sur sites stratégiques au niveau des pôles d'échanges et des sites de covoiturage
 - Une politique de communication autour de l'intermodalité
- Les participants souhaiteraient traiter l'apaisement de la RD3 et des centre-urbains pour ce mode de déplacement par :
 - Une nouvelle voie de contournement pour le délestage
 - L'aménagement de la voirie : signalétique des zone 30 et 50, panneaux transversaux sur la RD3
 - Aménagement et développement des infrastructures pour les modes actifs
- Les participants souhaiteraient traiter la desserte des différents pôles avec ce mode de déplacement par :
 - La desserte infra-communale et intercommunale
 - Le développement d'une politique favorable aux modes actifs
 - Une politique d'aménagements dédiés et de communication

Table 3 : transports collectifs

- Selon les participants de la table, la valorisation des transports collectifs profiterait aux :
 - Étudiants, collégiens, lycéens
 - Vacanciers
- Les participants souhaiteraient que le projet prévoie :
 - Le développement d'autres lignes de bus sur de plus petites distances
 - La liaison de la gare de Marcheprime en bus
 - Le renforcement de la cadence TER
 - Des navettes intra-urbaines, si possible électriques, sur l'axe RD3
 - Des horaires plus réguliers
- Les participants souhaiteraient traiter l'intermodalité pour ce mode de déplacement par :
 - Des bus et le TER, pour une intermodalité en reliant toutes les gares
 - Des parkings sécurisés et dimensionnés pour les vélos à proximité des gares
 - Relier les bus et les parking relais du territoire
- Les participants souhaiteraient traiter l'apaisement de la RD3 et des centre-urbains pour ce mode de déplacement par :
 - La création d'une voie parallèle à la RD3 pour la circulation dédiée à des navettes et/ou bus
- Les participants souhaiteraient traiter la desserte des différents pôles avec ce mode de déplacement par :
 - Lier les petites lignes avec ces pôles générateurs de trafic
 - Les identifier/les limiter

PRESENTATION DES SCENARIOS par Alain Leduc, Département de la Gironde

Ce projet est porté par l'ensemble de collectivités partenaires : Département de la Gironde, COBAN, Région Nouvelle-Aquitaine, 8 communes concernées, Sybarval. Les trois scénarios proposés ont été élaborés sur la base des études disponibles sur le site du Département, de la phase de pré-concertation avec les acteurs du territoire menée entre fin 2017 et début 2018 et des schémas de mobilité et modes doux COBAN validés le 13 février 2018.

Le projet de déplacements durables du nord Bassin vise à apaiser la RD3 pour la vie locale, en favorisant les modes actifs, en supprimant les conflits d'usage et en améliorant la sécurité. Cela pourrait se faire à condition de réduire le trafic que la RD3, de limiter l'accès à certains usagers, et de poursuivre la création de zones de circulation apaisée. Le projet, c'est d'apaiser la RD3 pour les modes de déplacements collectifs, pour desservir les pôles principaux et les gares, en améliorant la vitesse commerciale des bus, et en créant des couloirs dédiés pour les bus, notamment au niveau des carrefours à feux. Ce sont des solutions techniques qui existent sur d'autres territoires. Cela passe aussi par la mise en place de petits transports collectifs souples tels que des navettes électriques qui pourraient, à terme, utiliser la piste cyclable et franchir plus facilement les secteurs urbanisés en tendant vers un transport en commun en site propre souple, sécurisé et adapté. L'exemple

de Bayonne est directement transposable à ce secteur. Le projet de déplacements durables du Nord Bassin vise à favoriser la mixité des modes des déplacements et l'intermodalité, en créant des espaces d'échanges, que l'on appelle carrefours de mobilités en ville et pôles d'échanges secondaires en zone non urbanisée. On a l'exemple d'un aménagement mis en service au niveau de Querquillas pour permettre l'échange entre bus, moto, vélo, véhicules électriques, voire navettes. Le projet, c'est l'amélioration de la mobilité et des modes doux.

Le PDDNB, c'est également les 2 schémas de la COBAN, avec 25 actions pour répondre aux besoins actuels, mais pour aussi anticiper et accompagner l'évolution des pratiques de déplacements.

Trois scénarios sont proposés comme base d'échange sur des principes d'évolution du système des mobilités :

- **Le scénario 1 propose un projet de moindre coût et de moindre impact environnemental.** Concernant les modes actifs, il propose des petits aménagements de sécurité dans les centres urbains. Pour les transports collectifs : l'amélioration des transports existants (ligne Transgironde n°610 par un fonctionnement en boucle, Transport à la demande). Pour le report modal : l'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, et le renforcement des pôles d'échanges existants de Marcheprime et Biganos. Il propose pour les déplacements routiers la création de 2 bretelles de liaison routière à Blagon et Marcheprime pour shunter les centres-bourgs.
- **Le scénario n°2 propose une amélioration de l'attractivité des transports en commun et un début d'apaisement de la RD3.** Il comprend le socle commun d'actions décrit pour le scénario 1, et propose en plus pour l'intermodalité la création de 5 pôles d'échanges secondaires en retrait des secteurs urbanisés. Pour les modes actifs : le développement des liaisons cyclables intercommunales et vers les pôles d'échanges secondaires. En matière de transports collectifs, le scénario 2 prévoit, en plus du scénario 1, des navettes reliant les centres urbains aux pôles d'échanges secondaires. Et pour les déplacements routiers, une transformation des pistes forestières 209/210 en voie routière de délestage pour capter 15 à 25% du trafic de la RD3, avec 2 options de liaisons au Nord avec le contournement de Lège et au Sud en joignant l'A660.
- **Le scénario n°3 propose une évolution plus volontariste du système des mobilités existant,** avec des pôles d'échange secondaires plus accessibles et plus proche des centres de vie, la création d'une nouvelle ligne de bus interurbaine en connexion avec le pôle intermodal de Marcheprime, la priorisation des transports en commun aux carrefours avec évolution vers un fonctionnement partiel de type transport en commun en site propre et l'utilisation des emprises d'une ligne RTE pour la création d'une voie nouvelle afin de capter 25 à 35% du trafic de la RD3.

TEMPS D'ÉCHANGES

Brigitte PERRAD, Club d'entreprises CACBN – On concerte très régulièrement pour ce genre de réflexion et on est aussi parfois un peu perdu car on est très sollicité par différentes personnes. Donc, quand est-ce que ça va se mettre en place concrètement ? Car on réfléchit, mais quand est-ce qu'un des scénarios va se mettre vraiment en place ?

Alain LEDUC, Chef de projet du Département de la Gironde – Il s'agit d'un projet ambitieux pour un territoire comme le département de la Gironde. Il s'agit d'un projet important et très complexe. Nous pensons que pour avoir une chance de faire aboutir ce type d'opération, il faut en passer par une organisation à l'image de celle que nous avons adoptée. Si la concertation se déroule dans de bonnes conditions, les collectivités seront amenées à prendre des décisions rapidement. En termes de planning, il y a plusieurs acteurs à considérer. Il y a tout d'abord les 25 actions des 2 schémas de la COBAN dont certaines pourraient être mises en œuvre très rapidement. Il y a ensuite des options en termes d'infrastructures qui impliquent des procédures plus complexes, plus étalées dans le temps, pour une perspective de mise en œuvre à horizon de 10 ans.

Hélène SARRIQUET, Garante de la concertation – La concertation s'achève au 30 juin. Dans le mois qui suivra, j'aurai à produire un bilan relatif aux modalités et à la manière dont s'est déroulée la concertation. Suite à la publication de ce bilan, le maître d'ouvrage aura deux mois pour produire, son propre rapport. Si, à l'issue de ces deux rapports, le Département et les collectivités partenaires jugent qu'ils peuvent poursuivre, ils feront connaître leurs décisions d'ici fin 2018. Cela pourra permettre la mise en œuvre des actions du socle commun qui ne nécessitent pas d'enquête publique et l'engagement de procédure d'enquête publique, si nécessaire. Tout axe routier impliquera une procédure d'enquête publique. Monsieur Perrière a évoqué, en réunion publique à Andernos, l'année 2019 pour d'éventuelles enquêtes publiques en vue de l'obtention d'une déclaration d'utilité publique : mais ce sont des processus qui prennent du temps et une date de 2025 s'il n'y a pas trop d'écueil en cours de procédures. Donc, quoiqu'il en soit, si un des scénarios se décide, il faut envisager un étalement des actions sur plusieurs années.

Brigitte PERRAD, Club d'entreprises CACBN – Cela fait 20 ans qu'on entend parler d'un projet.

Hélène SARRIQUET, Garante de la concertation – Il y aura une décision d'ici fin 2018. Mais cela n'empêche que d'ores et déjà, d'autres actions sans procédures peuvent démarrer. Les actions du socle commun pourront se développer d'autant que l'apaisement de la RD sera réel.

Pascal BERILLON, La Poste – Le projet peut-il être dépendant du SCoT ?

Hélène SARRIQUET, Garante de la concertation – Si le projet avance, c'est le SCoT qui devra prendre en compte le projet et non l'inverse. Le projet de SCoT sera lié aux décisions prises par les collectivités concernant ce projet. Si on avance vers une décision d'enquête publique, il devra nécessairement y avoir une cohérence.

Nathalie LE YONDRE, Maire d'Audenge – Sur la question de Madame Perrad, c'est une question fréquente des entreprises sur le territoire, et je la comprends. Quel calendrier et quel timing pour le projet ? Il y a un calendrier et des échelles différentes, de même qu'il y a différents maîtres d'ouvrage. Ensuite, il y a une question plus spécifique concernant la

création d'un nouvel axe routier. Effectivement, il y aura la définition d'un projet d'ici à la fin d'année et, le cas échéant, des études complémentaires en vue d'enquêtes publiques. Nous avons aujourd'hui la volonté d'avancer, et cela se fera en lien avec le SCoT, bien sûr. Déjà dans le SCoT annulé, des réponses avaient été apportées. En fonction du projet retenu, il y aura des adaptations plus ou moins importantes. Une utilisation des pistes forestières impliquerait une adaptation limitée du SCoT. La question de l'urbanisation doit être tranchée dans les PLU respectifs. Pour ce qui concerne Audenge, on a fixé des limites claires et il n'est pas question d'aller au-delà. On a déjà un certain nombre de réponses. Il est important que les gens et les différents publics s'expriment pour adapter au mieux le projet que le territoire veut porter.

Brigitte PERRAD, Club d'entreprises CACBN – Les commerçants des centres-villes ne peuvent-ils pas être inquiétés par un projet routier ?

Nathalie LE YONDRE, Maire d'Audenge – Bien sûr, les commerçants posent des questions, ils viennent en réunion, ils nous interrogent. Nous sommes à un moment crucial et ce dialogue lancé depuis plusieurs mois est extrêmement important : aujourd'hui on a une volonté d'avancer et chacun peut exprimer ses choix, faire des propositions. On s'appuie aussi sur un certain nombre d'acteurs du territoire qui ont été écoutés et que l'on continue d'écouter.

Hélène SARRIQUET, Garante de la concertation – Selon le projet, ensuite, il y aura peut-être un accompagnement spécifique à mener avec les commerces, avec des exemples à l'appui de ce qui a pu se faire sur d'autres territoires. Le fait de sortir d'un axe le trafic de transit n'est pas forcément néfaste aux commerces, au contraire.

Nathalie LE YONDRE, Maire d'Audenge – J'ai la chance d'avoir mené un travail sur la revitalisation des centres bourgs qui m'a donné à voir des exemples de ce qu'il ne faut pas faire. Sur ce territoire, nous avons vraiment des centres-bourgs attractifs avec du potentiel. En travaillant sur la mobilité dans son ensemble avec l'envie de développer l'attractivité des centres-villes, on peut faire des choses. Il faut pour cela une volonté commune, qui est celle des communes et des collectivités aujourd'hui. Il faut répondre aux inquiétudes, et bien dire qu'on a la volonté non pas de supprimer le trafic mais de le faire évoluer, en faisant en sorte que ceux qui veulent s'arrêter puissent le faire. Il faut trouver des réponses adaptées. La logique de ce projet, ce n'est pas tout ou rien. Ce que l'on veut, c'est un ensemble de solutions adaptées à nos besoins et en phase avec notre avenir.