

	<p>Concertation préalable (14 mai au 30 juin 2018) Atelier participatif grand public <u>Salle des fêtes d'Audenge</u> (14 juin 2018)</p>	
---	--	---

Compte-rendu de l'atelier participatif grand public du 14 juin 2018 à la salle des fêtes d'Audenge

L'atelier participatif grand public du 14 juin 2018 qui s'est tenu à la salle des fêtes d'Audenge, de 18h30 à 20h30, a réuni environ 60 participants.

INTRODUCTION

Nathalie LE YONDRE, Maire d'Audenge

Bonsoir, je vous remercie tous pour votre présence ici ce soir pour travailler sur un sujet important. Je tiens à remercier les services mais aussi le Département et les collectivités, les garants et tous ceux qui participent à l'organisation de la concertation. Je souhaitais que les Audengeois soient présents et s'expriment largement sur ce sujet. C'est le cas ce soir et je m'en félicite, pour ce temps important.

Le projet de déplacements durables du Nord Bassin est porté par le Conseil Départemental de la Gironde, la COBAN – qui a hérité au 1^{er} janvier de la compétence transport autrefois dévolue à la Région et est devenue la collectivité organisatrice des mobilités sur son territoire –, l'ensemble des communes, la Région qui gère le TER avec la ligne Bordeaux-Arcachon, qui compte 2 arrêts sur le Nord Bassin à Marcheprime et Biganos. Au regard de leurs différentes compétences, toutes les collectivités sont concernées par ce projet. C'est pourquoi il est important et essentiel que l'on réfléchisse ensemble sur la mobilité et les déplacements.

Il s'agit d'un sujet dont on parle beaucoup sur la métropole bordelaise et en France, un sujet qui concerne la vie professionnelle mais aussi la vie personnelle. Nous sommes à un moment crucial pour nous mettre autour de la table et réfléchir ensemble à ce que l'on pourrait faire pour améliorer la mobilité et les déplacements.

Depuis plusieurs mois, le Conseil Départemental mène un travail en lien avec les acteurs et les habitants du territoire. Il y a déjà eu plusieurs réunions. Nous sommes entrés, depuis le 14 mai 2018, dans une période de concertation préalable. Aujourd'hui, nous ne pouvons plus réaliser ce type de projet seul. Nous échangeons et nous construisons ensemble. Nous co-construisons. C'est le sens de ce que vous allez faire : vous allez participer à la construction d'un projet. Il s'agit de faire remonter vos questionnements, vos inquiétudes, vos remarques et vos avis. J'insiste sur le fait qu'il s'agit bien d'une concertation réelle et importante dont il faut se saisir. Il est important de venir participer.

La commune d'Audenge est concernée par différents scénarios. Ces scénarios sont issus d'un travail réalisé depuis de longs mois. Le but de l'atelier de ce soir est de favoriser l'émergence d'idées, de scénarios pour un projet de déplacements durables. Trois scénarios qui ont des

conséquences différentes en fonction du positionnement d'une éventuelle nouvelle route départementale sont proposés. Vous avez normalement tous été destinataires d'un document distribué directement en boîte aux lettres qui présentait les scénarios. Il y a toutefois eu quelques problèmes de distribution avec La Poste mais l'information est aujourd'hui disponible.

Plusieurs habitants m'ont beaucoup questionnée sur ces scénarios. Je sais que certains sont très inquiets sur au sujet des scénarios 2 et 3. Je rappelle que ce qui vous est présenté, ce sont bien des schémas d'intention. Des interrogations remontent sur l'emplacement des flèches et sur ce qu'il y a dessous. Certains habitants –de Lubec, des Jardins d'Audenge ou encore de Bagatelle – sont venus se renseigner en mairie. C'est le moment de participer. Nous sommes là pour discuter et faire avancer les scénarios ensemble, à partir de vos avis, remarques et propositions. Je ne serai pas plus longue et je vous remercie encore une fois d'être présents. Nous aurons une autre réunion ici le 27 juin prochain.

Hélène SARRIQUET, Garante de la concertation

Je ne reprendrai pas ce qui a déjà été présenté. Je précise que ce soir il ne s'agit pas d'une réunion d'information mais d'un atelier de travail pour faire émerger des propositions. Mon rôle est qu'au cours de cette concertation le maître d'ouvrage entende vos propositions en vue d'améliorer le projet d'origine. Il y aura encore un temps d'échange avec les touristes et résidents secondaires à Arès le samedi 23 juin. Lundi 25 juin, vous aurez un atelier spécifique sur le transport en commun en site propre à Lanton auquel vous devez vous inscrire pour y participer. Il y aura enfin deux réunions de clôture le 27 juin prochain ici même et le 29 au soir à Arès. Le travail de ce soir se veut le plus productif et participatif possible afin que vous puissiez exprimer vos propositions.

Alain LEDUC, Chef de projet du Département de la Gironde

Ce soir, c'est la douzième réunion que nous menons dans le cadre de cette concertation. De nombreuses questions ont déjà été posées. Je tiens à vous dire que nous essayons de prendre en considération toutes les demandes qui nous sont adressées, qu'elles soient techniques ou particulières. Par exemple, pour répondre à des demandes ou des précisions particulières, nous avons rédigé des fiches thématiques en complément de la foire aux questions (FAQ) disponible sur le site du projet. Ces fiches sont mises à disposition sur vos tables de même que les études réalisées en préparation à cette concertation préalable. Beaucoup de documents ont donc été mis à disposition sur les tables. Vous n'aurez peut-être pas le temps de les lire durant cet atelier mais vous disposez d'une personne ressource pour vous aider à aller chercher l'information là où elle se trouve. Par exemple, nous avons reçu des observations concernant la quantité d'informations sur le site. En réponse, nous avons élaboré une fiche particulière, la n°8, qui vous explique comment le site internet du projet est constitué et organisé et qui doit vous permettre de retrouver plus facilement toutes les études et informations dont vous avez besoin. Pour répondre également à vos attentes, nous avons ajouté un atelier supplémentaire le 25 juin. Il vous est proposé pour aborder le thème spécifique du transport en commun en site propre.

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama

L'objectif de ce temps de travail est de définir selon vous les forces et faiblesses des scénarios, de proposer des ajouts aux scénarios et de définir ce que serait selon vous le scénario idéal. Il s'agit bien d'un travail de contribution qui doit faire progresser le débat. La concertation doit avoir avancé au terme de la réunion. Un expert du Département se trouvera à chaque table pour répondre à vos questions. Vous devrez désigner un rapporteur par table qui sera chargé de faire la synthèse des échanges de votre table et la restitution globale que nous ferons à l'issue du temps de travail. Nous finirons par un temps d'échanges et de débat.

TRAVAIL COLLECTIF SUR LES SCÉNARIOS :

Suite à une introduction de l'atelier par un technicien du Département de la Gironde, chaque participant a pu prendre connaissance des informations à disposition et poser ses questions sur le projet. Les participants ont travaillé de manière approfondie sur les scénarios durant 40 minutes : comparaison des scénarios (forces / faiblesses), formulation de propositions d'amélioration des scénarios et conditions de réalisation du scénario, scénario idéal. Les contributions ont ensuite été synthétisées et mises au propre par les rapporteurs des différentes tables. Pendant ce temps, les autres participants sont restés à leur table et ont rempli un court questionnaire portant sur modalités d'information et de participation souhaitées à l'issue de la concertation préalable. Le résultat du travail par table se trouve ci-dessous :

TABLE 2

Forces et faiblesses des scénarios

	Forces	Faiblesses
Scénario 1		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ne résoudra pas les problèmes.
Scénario 2		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trop éloigné des centres-villes ▪ Pôles d'échanges secondaires trop éloignés (7 km d'Audenge dans le scénario 2 et 4 km dans le scénario 3)
Scénario 3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Permet d'avoir à la fois un site propre pour les transports en commun et des pôles d'échanges secondaires peu éloignés des centres-villes 	

Conditions de réalisation des scénarios

Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
<ul style="list-style-type: none">▪ Rejoindre l'A660 via l'échangeur 1 ou 2▪ Mettre en place un transport en tramway qui rejoindrait Lège à la gare de Biganos▪ Amélioration globale et multiple des transports :<ul style="list-style-type: none">- Transports en commun passant par les centres-villes- Voiture- Piétons et cyclistes		

Propositions d'améliorations des scénarios

Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
<ul style="list-style-type: none">▪ Proposer un transport en commun proche des centres-villes		

Scénario idéal :

- Délester la gare de Biganos et les transports en commun vers Marcheprime
- Rendre les transports en commun prioritaires sur la RD3
- Privilégier les transports en commun avant de penser voiture
- Idée complémentaire : prolonger depuis Mérignac le tram jusqu'à Arès pour réduire les trajets Arès-Biganos
- Amélioration de la fibre optique pour développer le travail à domicile

Propositions et remarques sur la base de post-its posés sur la carte du territoire :

- Contraindre les automobilistes à prendre les transports en commun pour leurs déplacements domicile-travail
- Les gens peuvent prendre les transports en commun pour faire leurs courses, mais il y a aussi beaucoup de personnes âgées sur le Bassin
- Pour prendre le train, diriger les transports en commun non plus vers Biganos mais vers Marcheprime
- Créer une ligne de transport en commun prioritaire sur l'axe de la RD3 avec un délestage des voitures sur la ligne RTE
- Prolonger le tram de Mérignac vers Arès pour réduire les flux Arès-Biganos
- Privilégier les transports en commun d'Arès à la gare de Facture : un tram circulant à proximité des centres-villes. Éviter la multiplication des navettes qui ne correspondent pas à l'intérêt des usagers
- Privilégier les transports collectifs d'abord. Les schémas de voiture sont secondaires.
- Créer un tram. Permettre les trajets de voiture sur une voie rapide vers les gares. Développer la marche à pied et le vélo pour les déplacements de proximité.
- Problème : si un transport en commun est créé dans le scénario 1, où les gens stationnent-ils en ville ?
- Transport en commun sur tracé n°3 jumelé avec voirie de contournement

TABLE 4

Forces et faiblesses des scénarios

	Forces	Faiblesses
Scénario 1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Peu cher, mais 30 millions d’euros pour deux bretelles, cela semble excessif 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ne soulage en rien la RD3 ▪ Du fait de la longueur, c’est énergivore et polluant
Scénario 2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reprend une emprise existante ▪ Circulation transversale sécurisée pour les vélos 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Délestage trop insuffisant ▪ Trop éloigné de la zone urbaine ▪ Rajout de trafic sur Lubec et Hougueyra ▪ Risque d’urbanisation jusqu’à la voie
Scénario 3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Délestage souhaitable et impact important ▪ Desserte des zones d’activités du Nord Bassin ▪ Possibilité de maintien de la vitesse à 80 km/h 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Embouteillages aux extrémités ▪ Arrivée du trafic transversal et bouchons sur les voies RD3 et parallèles

Malgré l’estimation sommaire, les 10 millions d’euros de différence entre les scénarios 2 et 3 sont extrêmement favorables au scénario 3.

Propositions d’améliorations des scénarios

Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proposer un transport en commun proche des centres-villes 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Élargissement de la RD3E10 vers Blagon, à élargir afin d’améliorer la sécurité et de permettre une amélioration du trafic ▪ Prévoir l’implantation de pistes cyclables ▪ Mettre en place des ronds-points à Pointe Émile et au croisement de la RD3E10/RD5. 	

Scénario idéal :

- Un scénario proche du scénario 3 pour le tracé, avec plus de pistes cyclables et plus de transports en commun ainsi que des passages pour la faune sauvage

TABLE 5

Forces et faiblesses des scénarios

	Forces	Faiblesses
Scénario 1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le coût ▪ Le moindre impact environnemental ▪ Le contournement de Blagon qui permettra d'éviter une zone à 50km/h que les voitures respectent peu ▪ Gain de temps 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beaucoup trop long en distance ▪ Contournement de Blagon qui va rajouter du trafic sur la RD5
Scénario 2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Moins de trouée dans la forêt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Point de vigilance : trafic plus intense sur Lubec pour rattraper Marcheprime et l'A63 ▪ Pollution ▪ Bruit proche des habitations au niveau de Lubec
Scénario 3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Moins de trouée dans la forêt ▪ Plus de possibilités pour aménager des sites propres ▪ Solution plus intéressante au niveau kilométrique 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pollution ▪ Bruit proche des habitations ▪ Ouvre à l'urbanisation (effet négatif sur l'environnement) ▪ Quid de la politique du SCoT et des PLU ?

Conditions de réalisation des scénarios

Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mur anti-bruit

Propositions d'améliorations des scénarios

Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Création d'un rond-point à la jonction RD3E10/RD5 au niveau de Derly ▪ Rajouter une bretelle de liaison routière en direction de Bordeaux ▪ Quid de la liaison Andernos-Lège ? 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ S'éloigner le plus possible de Lubec ▪ Equiper de murs anti-bruit ▪ Quid de la liaison Andernos-Lège ? 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ S'éloigner au maximum des habitations ▪ Équiper de murs anti-bruit ▪ Quid de la liaison Andernos-Lège ?

Scénario idéal :

- Amélioration des transports en commun sur la RD5 entre Marcheprime et Blagon
- Développement des pistes cyclables (celles des scénarios 2 et 3)
- Faciliter l'accès à l'A63 en évitant Marcheprime et Blagon
- Rajouter des vrais parkings à vélos
- Sortir des scénarios basés sur la voiture : penser aux trains, vélos, tram-train (Biganos-Lège)

TABLE 6

Forces et faiblesses des scénarios

	Forces	Faiblesses
Scénario 1		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ne désengorge pas la RD3 ▪ Ne change rien ou pas grand-chose par rapport à ce qui existe
Scénario 2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Évite de détruire la forêt ▪ Moindre coût ▪ Suit la ligne RTE puis la piste 209 et rattrape la proposition 3 ▪ Préserve la forêt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Point de vigilance : trafic plus intense sur Lubec pour rattraper Marcheprime et l'A63 ▪ Pollution ▪ Bruit proche des habitations au niveau de Lubec
Scénario 3		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Passe dans des lotissements ▪ Trop d'impact sur la forêt ▪ Impact sur le CET

Conditions de réalisation des scénarios

Scénario 2
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réaliser des transports électriques sur la piste cyclable en la doublant ▪ Création d'une piste cyclable au long de la vieille route ▪ Création d'un parc de stationnement au carrefour de la nouvelle route pour rejoindre Audenge avec des bus électriques de type Baïa

Propositions d'améliorations des scénarios

Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Créer des navettes entre la nouvelle route et Audenge ▪ Développer les transports en commun 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développer les transports en commun

TABLE 7

Forces et faiblesses des scénarios

	Forces	Faiblesses
Scénario 1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coût faible ▪ Désengorgement de Marcheprime et Blagon ▪ Meilleure liaison entre les PEI ▪ Faible impact environnemental 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pas de délestage de la RD3 ▪ Contournement trop excentré ▪ Pas de développement des pistes cyclables
Scénario 2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Délestage de la RD3 (début) ▪ Modes doux développés (un peu) ▪ S'appuie sur une implantation existante ▪ Liaison Lège-Biganos plus rapide ▪ Amélioration de la circulation à Lège 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pôles d'échanges secondaires et voies de délestage de la RD3 trop éloignés ▪ Favorise une sur-urbanisation entre les centres urbains et les pôles d'échange secondaires ▪ Délestage insuffisant de la RD3 ▪ Peu de développement des liaisons par bus
Scénario 3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Meilleur délestage de la RD3 ▪ Développement des transports en commun ▪ Appui sur une implantation existante ▪ Proximité de la voie de délestage de la RD3 du littoral ▪ Meilleure interconnexion entre les modes de transports ▪ Meilleure vie économique 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coût plus important ▪ Risque d'urbanisation très rapide car proximité importante de la voie de délestage des centres urbains
COMMUN	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration des transports en commun/carrefours de mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pas de prise en compte des problématiques de la RD5

Conditions de réalisation des scénarios

Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prendre en compte les nuisances sonores pour les riverains impactés par la nouvelle voie ▪ Maitrise de l'urbanisation ▪ Engagement fort de développement des transports en commun 	

Propositions d'améliorations des scénarios

Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
▪ Développer les liaisons cyclables		▪ Envisager l'enfouissement de la ligne RTE

Scénario idéal :

Un scénario 3 + :

- Les 2 bretelles de liaison à Blagon et Marcheprime (du scénario 1)
- Piste cyclable Marcheprime-Biganos
- Meilleure desserte de la gare de Marcheprime
- Enfouissement de la ligne RTE

RESTITUTION GLOBALE

Restitution par le rapporteur de chaque table des travaux de son groupe :

Table 7

- **Forces et faiblesses des scénarios :** Ce qui est ressorti essentiellement, ce sont les différences en termes de :
 - Coût, entre le scénario 1 qui est le moins cher, et les autres ;
 - Délestage de la RD3 (problématique de mobilité importante), entre le scénario 1, le scénario 2 et le scénario 3 qui apparaît meilleur de ce point de vue ;
 - Développement des transports en commun : quasiment pas dans le scénario 1, amélioré dans le scénario 2, et meilleur encore dans le scénario 3 ;
 - Problématique d'urbanisation qui se posera surtout dans les scénarios 2 et 3 (risque d'urbanisation souligné entre la voie de délestage et les centres urbains).
- **Conditions/précautions à prendre :**
 - identique pour les scénarios 2 et 3 : prendre en compte les nuisances sonores et la maîtrise de l'urbanisation associées à un engagement fort en faveur du développement des transports en commun qu'on nous semble être un enjeu fort du projet.
- **Propositions d'amélioration :**
 - Sur le scénario 1 : développer davantage les liaisons cyclables et les transports en commun
 - Sur le scénario 3 : envisager l'enfouissement de la ligne RTE en parallèle des travaux.
- **Scénario idéal :** le scénario 3 en y ajoutant :
 - Aménagement des 2 bretelles routières du scénario 1 (délestant Blagon et Marcheprime),
 - Rajout de la piste cyclable entre Marcheprime et Biganos,
 - Amélioration de la desserte de la gare Marcheprime,
 - Enfouissement de la ligne RTE.

Table 2

Les conséquences tirées sur la table sont quasiment les mêmes, toutefois nous avons plus insisté sur certains points.

- **Forces et faiblesses des scénarios** : nécessité de créer des transports en commun propres soit sur l'axe de la RD3 soit sur l'emprise de la piste cyclable avec un tram pour rejoindre Lège/Biganos.
- **Améliorations** : intégrer aux 3 scénarios la jonction de l'A660/A63 pour délester ce secteur.
- **Scénario idéal** : le scénario 3 semble évident du fait de la proximité des pôles d'échanges qui les rend plus attractifs.
- **Propositions complémentaires** : prolonger le tram de Mérignac jusqu'à Arès, profiter des travaux pour mettre en place un réseau de fibre optique pour encourager le travail à domicile comme la loi le permet maintenant.

Table 6

- **Forces et faiblesses des scénarios** :
 - Le scénario 1 ne change rien
 - Groupe plutôt favorable au scénario 2 car il ne détruit pas la forêt et préserve le cadre de vie des habitants et est moins cher que le scénario 3,
 - Le scénario 3 passe tout près des lotissements, impacte la forêt et le CET.
- **Propositions** : transports en commun le long de la piste cyclable, création d'un parking le long de la RD5E5 avec un système de navettes à partir de ce parking.

Table 5

- **Forces et faiblesses des scénarios** : impact sur la RD5 et Blagon à prendre en compte dans le scénario 1 : demande un deuxième contournement pour éviter Blagon dans le sens Marcheprime-Bordeaux. Préférence du scénario 2.
- **Améliorations** : protéger les habitations sur Lubec dans le scénario 2 en prévoyant la mise en place de murs anti-bruit.
- **Scénario idéal** : limiter la dispersion des habitations, améliorer les transports en commun (tram Biganos-Lège) et les transports doux puis faciliter accès à l'A63 pour donner des solutions aux gens qui sortent de l'autoroute.

Table 4

- **Forces et faiblesses des scénarios** : peu de temps passé sur le scénario 1 qui ne répond pas à la problématique de délestage de la RD3. Inconvénients du scénario 2 : éloignement de la zone urbaine, rajout de trafic sur la RD5E5. Différence de coût entre les scénarios 2 et 3 qui n'est pas suffisante pour rendre le 3 moins attractif. Préférence pour le scénario 3 : desserte des zones d'activités, rapidité et accessibilité.

- Regret de ne pas avoir des fuseaux pour réfléchir plus en profondeur
- **Améliorations** : RD3E10 trop étroite et avec problématiques de sécurité, à retravailler et agrandir.
- **Scénario idéal** : un tracé très proche de ce qui est présenté dans le scénario 3, avec un effort important sur les pistes cyclables, sur les transports en commun de façon plus poussée, avec en plus des passages faune sauvage.

ÉCHANGES / DÉBAT

Un participant – Je constate qu'on parle surtout de la RD3. Sur le territoire, il y a aussi la RD5 qui est très empruntée. Est-il prévu de la gérer ou bien le but est-il uniquement de délester la RD3 ?

Frédéric PERRIÈRE, DGA du Département de la Gironde – C'est un sujet qui a été évoqué sur ma table. Il a semblé à la plupart des participants que la RD5 était en fait assez loin. Utilisée pour sortir du bassin donc pas même enjeu que RD3. Améliorations forcément sur la RD5. A l'heure actuelle c'est le scénario 1 qui améliore la RD5, sans délester la RD3.

Un participant – J'ai une question sur la cartographie qui est présentée sur les tables. On nous a dit qu'elle ne représentait pas les tracés des scénarios. Qu'en est-il exactement ? Cela nous a induit en erreur, car on avait commencé à évoquer des problèmes spécifiques par rapport aux tracés.

Frédéric PERRIÈRE, DGA du Département de la Gironde – Les tracés à ce stade ne sont pas définis. À ce stade, on s'exprime sur ce qu'il faut pour permettre la recherche plus précise des tracés, les principes que nous devons ensuite préciser pour bâtir un dossier d'enquête publique. Le parti pris qui est proposé dans les scénarios envisagés, c'est de s'appuyer sur les trouées existantes. Par rapport au trait que vous voyez, aux principes proposés, on ne s'interdit pas de décaler un peu. La question du tracé est en fait un peu prématurée. Le sujet, c'est ce que vous voulez bâtir pour votre territoire, parce que c'est vous qui connaissez le mieux le terrain.

Un participant – Ma question porte sur la RD5. La RD5 devrait être prise en compte dans les 3 scénarios. D'ailleurs, l'ajout des deux bretelles du scénario 1 dans les autres scénarios me semblerait intéressant. Marcheprime est toujours congestionné. Le contournement de Blagon serait utile également.

Alain LEDUC, Chef de projet du Département de la Gironde – On est bien conscient de cette problématique de la RD5 qui supporte, en plus du trafic de transit côté Bordeaux, les déplacements entre le nord (Lacanau, Le Porge) et le sud du bassin. Ces trafics de transit congestionnent notamment le carrefour de Marcheprime. Dans le cas des scénarios 2 et 3 les trafics de la RD5 seraient également captés par la nouvelle voie. Les 2 carrefours seraient ainsi décongestionnés. Un traitement particulier de ces 2 carrefours n'est donc nécessaire que pour le scénario 1.

Frédéric PERRIÈRE, DGA du Département de la Gironde – En complément de cette réponse, je souligne qu'on a eu également une demande du maire de Mios pour travailler sur une liaison directe vers l'autoroute A660. Cette liaison serait également favorable à un délestage du carrefour de Marcheprime.

Un participant – Je suis surpris que les scénarios proposés offrent pour alternative uniquement la voiture et le vélo. Or il est vraiment question de déplacements domicile-

travail. Il faudrait vraiment améliorer et privilégier les transports en commun. On est sur des trajets quotidiens. Pourquoi rajouter encore du béton si on a des temps de trajets meilleurs en transports en commun ? Faut-il privilégier les transports en commun ou pas ? Je le crois.

Un participant – En ce qui me concerne, je n'ai pas du tout la même lecture. Si on veut développer les transports en commun de manière efficace, il faut forcément délester certaines voies. J'habite Audenge et la RD3 est utilisée par tous. Je trouve que si on veut développer les transports en commun et les mobilités douces, il faut améliorer aussi de manière générale les conditions de circulation, apporter des scénarios alternatifs et de progrès pour tous les modes de transports. J'ai une question également : sur le document que l'on a reçu, il est écrit « Comment se déplacer aujourd'hui et demain ? ». Pour demain, je vois ce dont on parle, mais pour aujourd'hui, je m'interroge. Y a-t-il des éléments prévus pour se mettre en place rapidement ?

Nathalie LE YONDRE, Maire d'Audenge – Le travail est en cours et depuis de nombreuses années. Nous essayons d'anticiper et de régler les problèmes à Audenge et sur les communes voisines. Nous avons fait le constat que la mobilité est compliquée. Sur la commune et ailleurs, nous menons un gros travail pour apaiser la circulation et sécuriser les déplacements. Nous faisons aussi en sorte de développer les cheminements piétons et des axes permettant de mieux se déplacer à vélo. Nos quartiers sont desservis par la RD3 et nous avons aussi développé les transports en commun. En effet, le Département a fait de gros efforts ces dernières années notamment sur la ligne 610 en termes de tarification et de fréquences. Ainsi, la fréquentation de la ligne 610 a triplé en quelques années. Il y a eu un certain nombre d'évolutions que les habitants n'ont pas nécessairement perçues. Regardons d'où nous sommes parti pour voir ce qui a été fait et ce qui est réalisable en termes de transports en commun. La Région est compétente en la matière notamment avec le TER et aujourd'hui la COBAN dispose également de la compétence transport. Le projet que nous proposons est global et le développement des transports en commun fait partie des objectifs que nous visons. Une réflexion du Président de la COBAN et l'ensemble des maires va être menée pour ce mode de déplacement. Une réflexion va être menée en ce sens. Nous travaillons à améliorer la complémentarité des transports et des horaires, à faire en sorte qu'avec un même billet il soit possible de prendre plusieurs transports. Nous sommes en train de développer des outils dans un certain nombre de domaines. Il faut intégrer, dans ce que l'on propose, des demandes différentes selon les moments de la semaine et proposer une multiplicité d'outils et de réponses. Les choses ont démarré et on veut poursuivre nos efforts pour améliorer et sécuriser les déplacements.

Un participant – J'ai l'impression que dans les scénarios, on se demande comment passer moins de temps en voiture et pas comment passer moins de temps pour se déplacer tout court. On pourrait faire beaucoup mieux. Concernant le prix du transport, il est scandaleux que le transport en commun coûte plus cher que la voiture. Cela n'est pas normal.

Frédéric PERRIÈRE, DGA du Département de la Gironde – Je voudrais apporter une réponse technique, sur le prix du billet TER pour aller à Bordeaux. Avec le réseau TransGironde, on est à 2,60€ l'aller et à 5,20€ l'aller-retour. Et l'abonnement mensuel est à 40 euros. Ce n'est donc pas tout à fait vrai de dire que c'est plus cher. Il y a eu une prise de compétence transport récemment par la COBAN. C'est une reprise qui est encore récente mais d'ici 2 à 3 ans, il y aura des évolutions intéressantes. Après, ce qu'il faut regarder sur les différents modes de déplacements, ce sont leurs parts de marchés. Le pays qui aujourd'hui semble le plus en avance sur les modes de transports alternatifs à la voiture, c'est la Hollande. Pourtant 50% des Hollandais utilisent encore leur voiture aujourd'hui. Même sur la métropole de Bordeaux, les transports en commun, pourtant très développés, ne représentent que 10 à 12% des déplacements. Un des enjeux principaux porte plutôt sur les

mobilités douces qui ont connu la plus forte progression sur les dix dernières années. En effet, alors qu'on est passé de 60 à 50% de déplacements en voiture, les transports en commun sont passés de 11 à 12% et la plus grosse évolution a concerné les modes actifs avec une progression de 27 à 37%. Il faut également regarder la contribution du Département de la Gironde aux Assises de la mobilité. Ce que nous disons aujourd'hui, c'est qu'il faut un panachage de plusieurs types solutions possibles mises en œuvre de manière progressive. Il nous faut aller vite et de manière progressive. Aujourd'hui les transports en commun représentent 2 à 3% des déplacements sur le Nord bassin. Donc passer à 10%, ce serait quadrupler. Il y a des marches à franchir progressivement en gardant en tête qu'une ville dense aujourd'hui, c'est uniquement 12 à 13% de transports en commun. Il est important de garder à l'esprit ce panachage global.

Un participant – On peut se déplacer à vélo aujourd'hui. Je pense qu'il faut favoriser le transport à vélo. Il faut augmenter le nombre de parkings à vélo couverts et sécurisés sur le territoire en lien avec les autres modes de déplacements.

Nathalie LE YONDRE, Maire d'Audenge – Concernant les parkings à vélo à proximité des pôles d'échanges, c'est une problématique que la COBAN traite avec la SNCF. Le parc à vélo de Marcheprime a pris du retard et nous en sommes conscients.

Un participant – Pour ceux qui utiliseraient le vélo pour se rendre sur les pôles d'échanges secondaires, est-ce qu'il y aurait un moyen pour permettre de monter avec le vélo dans les transports en commun ?

Frédéric PERRIÈRE, DGA du Département de la Gironde – Aujourd'hui, les cars TransGironde ne permettent pas d'embarquer les vélos à l'exception des vélos pliables. Il est possible de les mettre en soute mais c'est long. Dans tous les pays nordiques, nous constatons que les usagers réalisent de plus en plus leurs grands déplacements avec deux vélos. J'invite tous ceux qui prennent le vélo à voir le stationnement vélos de la Gare Saint Jean. Ils sont complètement saturés. Il y a effectivement besoin de renforcer les stationnements vélos. C'est maintenant quelque chose qu'on prévoit systématiquement dans les aires de covoiturage.

Une participante – On ne parle que de vélos mais aujourd'hui ils évoluent. On voit de plus en plus souvent des vélos avec des remorques, des vélos électriques et également des vélos hollandais de très grande taille. Il y a une évolution vers des véhicules intermédiaires entre le vélo classique et la voiture électrique. Que va-t-on en faire ? Comment les prendre en compte ? Il faudrait se renseigner sur ce qui va évoluer, voir quels véhicules nouveaux vont émerger et quelle place ils pourraient occuper sur la voirie.

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – C'est une question ouverte.

Nathalie LE YONDRE, Maire d'Audenge – Oui, il va y avoir de l'évolution.

Un participant – Pour les transports en commun, les seules fois où les pourcentages d'utilisation ont augmenté, c'est lorsqu'ils étaient gratuits. Ce qu'il faut bien avoir en tête et qu'on oublie souvent, c'est que le prix que vous payez ne représente que 17 à 20% du coût réel. On peut toujours développer les transports en commun. 10% de part modale, cela représente environ 6000 personnes. Mais ce qu'il faut comprendre, c'est que l'intérêt général n'est pas la somme des intérêts particuliers. Ce qui m'étonne, c'est que dans tous les scénarios on donne des pourcentages d'une certaine efficacité. Je voudrais savoir quel serait l'idéal en termes de report du trafic pour avoir une RD3 avec un mélange d'usages – voitures, piétons, vélos, transports – qui fonctionne ? Qu'est-ce qu'on fait de l'intérêt général ?

Frédéric PERRIÈRE, DGA du Département de la Gironde – Ce qui compte sur l’apaisement, ce n’est pas que le nombre de véhicules par jour mais c’est aussi et surtout la vitesse. C’est sur cela qu’il faut pouvoir travailler. Pour répondre sur le report, on se situe dans le scénario 3 sur un report de 5 à 7000 véhicules/jour. Après, on peut difficilement faire des simulations et des projections en anticipant toutes les évolutions d’usages.

Un participant – On va certainement investir dans ce projet. Il faut prendre en compte les nouveaux usages des automobilistes, notamment l’utilisation qu’ils font du GPS, pour orienter les choix. Aujourd’hui, on choisit l’itinéraire le plus rapide. Il faut penser en termes d’investissement et intégrer ces nouveaux usages. Cela ne sert à rien d’investir dans une énorme infrastructure si le GPS dit de passer ailleurs.

Un participant – J’ai une question. J’habite Lubec. Sur les pistes forestières j’ai du mal à comprendre la logique. On dit qu’il faut se rapprocher au maximum des pistes forestières du point de vue économique et écologique. Mais, justement, je pense que quel que soit le scénario, il faudrait au contraire fermer les pistes, en restreindre l’usage pour qu’elles restent fonctionnelles et préservées. C’est une vraie problématique et c’est une question importante pour les habitants de Lubec et Hougueyra.

Clémence OLLIVIER, Département de la Gironde – L’idée qui sous-tend les scénarios, c’est de s’appuyer sur les éléments fragmentants déjà existants pour ne pas créer de nouvelles cassures ou trouées dans la forêt. Dans le scénario 2, le choix a été fait de s’appuyer sur les pistes forestières 209 et 210, et dans le scénario 3, on s’appuie en partie sur le linéaire de la ligne du réseau de transport électrique.

Un participant – Je conteste cela. Je pense qu’on peut re-naturer les pistes. Elles pourraient être en sable par exemple. On peut en faire autre chose qu’une route. Je ne vois pas en quoi ce serait une bonne chose pour l’environnement d’en faire une route.

Frédéric PERRIÈRE, DGA du Département de la Gironde – Du point de vue environnemental, cela se tient. Les pistes forestières ne sont pas juste un chemin. Ce sont des infrastructures qui coupent les massifs. Quand vous traversez les forêts, vous perturbez tout l’écosystème. Il y a aujourd’hui des trouées existantes sur lesquelles on propose de s’appuyer. Après effectivement, j’entends que certaines espèces soient très gênées par les trouées. On cherche à s’appuyer sur des trouées qui existent déjà mais en fonction des territoires, on ne s’interdit pas de créer un nouvel itinéraire à la marge pour gérer des contraintes très localisées.

Une participante – Juste une réflexion sur les pistes DFCI. Ces pistes sont là pour permettre normalement des interventions plus rapides. Il y a une gestion des risques spécifique à prendre en compte au niveau incendie. Les derniers incendies sur le territoire ont pour origine des axes de communication.

Frédéric PERRIÈRE, DGA du Département de la Gironde – Durant la phase de pré-concertation, nous avons eu la présence de Monsieur Charles Lafourcade responsable du groupement Sud-Ouest du SDIS. Il était très hésitant entre le risque causé par un mégot d’un automobiliste et la problématique d’accessibilité des secours à la personne. Il était sensible à la question des secours et avait notamment attiré notre attention sur le fait qu’aujourd’hui plus de 80% des interventions concernaient des secours aux personnes, avec des délais d’intervention très longs sur ce territoire. Dans le cas d’un accident cardiaque par exemple, on serait en mauvaise situation aujourd’hui. Il en venait à dire que quoi qu’il en soit, il fallait favoriser les conditions d’intervention des pompiers.