


 <p>PROJET DE DÉPLACEMENTS DURABLES DU NORD-BASSIN</p>	<p>Concertation préalable (14 mai au 30 juin 2018) Temps d'échange grand public <u>Mairie de Lège Cap Ferret</u> (4 juin 2018)</p>	 <p>Gironde LE DÉPARTEMENT <i>gironde.fr</i></p>
---	--	--

Compte-rendu du temps d'échange grand public du 4 juin 2018 à la mairie de Lège Cap-Ferret

Un temps d'échange ouvert à tous a été organisé en mairie de Lège Cap-Ferret le 4 juin, de 14h à 17h. Une vingtaine de participants étaient présents et ont été répartis 2 groupes, afin de permettre à chacun de s'exprimer auprès de représentants de l'équipe projet du Département (Clémence Ollivier et Florent Gestin) et du cabinet Neorama (Camille Hollebecque, Grégoire Noetinger et Pauline Venturini). Mme Sarriquet, garante de la CNDP, a assisté aux échanges de l'un des deux groupes à partir de 15h.

I. Besoins, attentes et propositions par rapport au projet

- **Sécurisation de la RD3 au niveau des bourgs :**

Une problématique de sécurité spécifique est signalée sur le territoire et nécessiterait de sécuriser le linéaire de la RD3 (au niveau de la traversée des centres-bourgs notamment). La traversée des poids lourds (transport de rondins de bois notamment) pose un gros problème de circulation en général et sur la RD3 en particulier.

- **Possibilité de rendre payante l'entrée sur la presqu'île du Cap Ferret :**

Des participants proposent de rendre payante l'entrée en voiture sur la presqu'île, sur le modèle de l'île de Ré ou au travers de la mise en place d'une écotaxe.

- **Création d'une voie de contournement :**

Les participants à l'atelier considèrent que la RD3 devrait être réservée aux transports en commun et qu'il faudrait créer une voie de contournement. Des contournements se font déjà puisque les habitants évitent la RD3 et empruntent des voies secondaires qui ne sont pas dimensionnées pour accueillir beaucoup de passage.

- **Extension des hypothèses d'aménagements routiers du PDDNB :**

Les participants ont exprimé une demande forte et partagée que les liaisons routières complémentaires – contournement de Lège au nord, liaison avec l'A660 au sud – soient pleinement intégrées aux scénarios 2 et 3 : le projet doit se faire en intégrant une continuité nord/sud, puisqu'il y a un accroissement de la population et des activités.

Les shunts du scénario 1 ne sont pas jugés utiles, car il n'y a pas d'embouteillage à cet endroit à Blagon.

- **Intégration des liaisons maritimes aux réflexions du PDDNB :**

Des participants suggèrent l'intégration des liaisons maritimes reliant le Nord et le Sud Bassin aux réflexions du PDDNB. Actuellement, les horaires ne sont pas adaptés, or les temps de parcours sont longs pour les artisans ou les salariés qui se rendent au Sud Bassin. La prise en compte des transports scolaires par ce biais serait intéressante. Beaucoup de populations sont concernées. L'idée de la création d'une société maritime, en partie subventionnée par l'État a été évoquée.

- **Intégration de la presqu'île au PDDNB :**

La nécessité d'intégrer les « extrémités » de la zone d'étude au projet a été abordée, car 20.000 à 30.000 véhicules y circulent quotidiennement en période estivale. Selon les participants, la presqu'île ne peut pas absorber un tel nombre de voitures, il faut supprimer les bus de grande taille et trouver un moyen plus adapté pour traverser les bourgs. Il y a une nécessité d'intégrer les « extrémités » de la zone d'étude au projet. La fluidification du trafic sur la RD3 amènerait beaucoup de voitures au bourg de Lège, ce qui suscite des inquiétudes étant donné l'afflux de voitures déjà observé à certaines périodes de l'année (en été essentiellement).

- **Transport en commun et réduction de l'utilisation de la voiture :**

Un accord global émerge autour de l'idée de réduire raisonnablement la part de l'utilisation de la voiture sur le territoire et de ne pas privilégier un seul mode de déplacement. C'est bien un ensemble de solutions qui doit être trouvé.

- **Contrôle de l'urbanisation :**

La RD3e4 est particulièrement surchargée et s'urbanise : cela témoigne des évolutions qui s'observent au-delà du territoire d'étude (vers le Porge et le Médoc) et cela est à prendre en compte dans la définition du projet. Dans l'hypothèse de la création d'une voie de contournement, les participants souhaitent que les communes prennent des mesures de limitation de l'urbanisation.

- **Limitation de la percée de nouvelles voies dans les milieux forestiers :**

Les participants souhaitent éviter l'ouverture d'une nouvelle voie dans les milieux forestiers. Il y a une piste forestière ayant une emprise assez large de Biganos jusqu'à Andernos, et qui peut rejoindre Lège rapidement. Les emprises foncières appartiennent à des propriétaires forestiers et des discussions devront s'engager avec ces derniers si cette hypothèse est retenue.

- **Propositions d'amendement des scénarios :**

Les participants ont émis plusieurs propositions de modification des scénarios existants ou de scénarios alternatifs :

- L'emprise pour la mise en place d'une voie de transport en commun en site propre sur la RD3 (bus automatiques qui peuvent se croiser pour rejoindre les gares) est disponible. Cela pourrait faire l'objet d'un quatrième scénario, qui permettrait de convertir la RD3 en voie urbaine. Des études de faisabilité pour les transports en commun ont été réalisées. Les transports en commun en site propre doivent être adaptés à une population sédentaire avec un coût réduit.
- Le scénario 3 pourrait être amélioré avec des voies en site propre dédiées aux transports en commun. La voie de contournement pourrait passer sous les lignes à haute tension, leur emprise au sol est large et libre et les lignes pourraient être enterrées.

II. Principales questions

- **Quels seront les impacts du projet sur la presqu'île du Cap-Ferret ?**

Les participants craignent une aggravation des problèmes de congestion en entonnoir, alors que le cheminement au sein du Cap Ferret est déjà très compliqué. Le PDDNB ne répond pas à ces problématiques spécifiques. En facilitant la circulation sur le nord-Bassin, les personnes viendront en plus grand nombre sur la presqu'île, sans que les problèmes de déplacements soient réglés.

- **Quel est le statut des pistes forestières, et quelle utilisation serait possible ?**

- Une réponse spécifique sera apportée dans le fichier « foire aux questions (FAQ) » proposé sur la page internet dédiée au projet.

- **Quelle est la nature des flux des déplacements sur le territoire du PDDNB ? Quels seront les impacts des scénarios sur la nature des flux (transports routiers, professionnels / artisans, déplacements des Bordelais le week-end et des touristes l'été, etc...) ?**

Les participants souhaitent avoir des précisions sur la nature des flux, le comptage des déplacements, les motifs de déplacements majoritaires (origines / déplacements), la différenciation des déplacements quotidiens des déplacements touristiques, la prise en compte des différents types et flux de déplacements qui ne se réduisent pas au périmètre d'étude du projet.

- L'information est disponible dans les études mise en ligne sur la page internet dédiée au projet (Etudes Explain relatives aux déplacements). D'autre part, une série de fiches thématiques a été réalisée en complément de la « foire aux questions

(FAQ) » de façon à simplifier l'accès à l'information. La fiche n°2 et son annexe apportent également des réponses à cette question.

- **Quels sont les temps de parcours des différents scénarios ?**

- L'information est disponible dans les études mise en ligne sur la page internet dédiée au projet (Etudes Explain relatives aux déplacements). D'autre part, une série de fiches thématiques a été réalisée en complément de la « foire aux questions (FAQ) » de façon à simplifier l'accès à l'information. La fiche n°2 et son annexe apportent également des réponses à cette question.

- **Le projet est-il compatible avec les documents d'urbanisme du territoire ?**

Un participant s'interroge sur le lien entre le projet et le SRADDET qui est en cours d'élaboration ainsi que sur l'articulation du projet avec le SCOT et le PLU.

- Une réponse spécifique sera apportée dans le fichier « foire aux questions (FAQ) » proposé sur la page internet dédiée au projet.

- **Est-ce que le calendrier du PDDNB est arrêté ?**

- Le calendrier de mise en œuvre du PDDNB n'est pas arrêté. Il dépendra notamment du bilan de la concertation, du scénario retenu et des suites qui seront données à cette opération.
- Certaines actions sont déjà engagées par la COBAN qui a approuvé le 12 février 2018 un schéma des mobilités et un schéma des modes actifs.
- Dans le cas de la création de nouvelles infrastructures ayant un impact sur les milieux naturels et/ou les propriétés foncières, des procédures réglementaires (Etudes d'impact, utilité publique, autorisations, dérogations, ...) devront être mises en œuvre.

- **Qu'est-ce que les pôles d'échanges et les carrefours de mobilité ?**

- Les pôles d'échanges et les carrefours de mobilité sont des espaces de rencontre entre différents modes de déplacements qui visent à faciliter les pratiques intermodales entre différents types de transport (marche à pied, vélo, bus, train, voiture).
- Deux Pôles d'échanges intermodaux (PEI) existent sur le territoire. Il s'agit du PEI (Gare) de Biganos et du PEI (Gare) de Marcheprime qui constituent des espaces associés aux échanges entre le TER et les autres modes de déplacement.
- Les pôles d'échanges secondaires, proposés dans les scénarios 2 et 3, concernent des points de croisement aménagés en périphérie des zones urbanisées sur des emprises assez spatieuses.

- Les carrefours de mobilité concernent des points de croisement aménagés en milieu urbain sur des emprises plus limitées. Ils désignent plus particulièrement les 5 points d'échanges identifiés dans les schémas de la COBAN.
- **Comment se feront les déplacements entre les pôles d'échanges ?**
 - Les liaisons entre les centres-bourgs et les pôles d'échanges se feront par la voiture, la marche, le vélo et des navettes de liaison. Ceci est favorisé dans les scénarios 2 et 3 par un ré-aménagement des axes routiers en faveur de la marche, du vélo et des navettes de liaison. Le scénario 2 proposant des pôles d'échanges secondaires plus éloignés est moins adapté aux modes actifs (vélo et marche) que le scénario 3.
 - Les pôles d'échanges secondaires seront reliés entre eux par des nouvelles voies routières. Le scénario 3 propose également de les relier par l'intermédiaire d'une nouvelle ligne de bus interurbaine à destination de la gare de Marcheprime.
- **Quel est le coût des scénarios ?**
 - Le coût des différents scénarios est précisé dans le dossier de concertation. Il est de 30 millions d'euros pour ce scénario n°1, 90 millions d'euros pour ce scénario n°2 et 100 millions d'euros pour ce scénario n°3.
 - Le financement de ce projet sera porté par les collectivités locales compétentes en matière de mobilité.

III. Verbatims

« Une chose est sûre : on ne peut pas laisser les choses en l'état. Il faut évoluer. »

« On ne peut pas privilégier un seul mode de déplacement au détriment des autres. Cela n'est pas la solution. Il faut parvenir à les faire tous cohabiter. »

« Ce dont il est question, c'est ce que l'on va proposer comme solutions pour nos jeunes. »

« Le projet n'a de sens que s'il prévoit un raccordement au nord au niveau de Lège et au sud avec l'A660. »

« Je suis d'accord avec les hypothèses 2 et 3, tant que je n'ai pas de déviation ni de pôle d'échange dans mon jardin. »

« On s'occupe des déplacements du nord-Bassin, on va emmener 150.000 personnes sur la presqu'île, et ça, ça n'est pas pris en compte. »

« Comme l'a dit Alain Renard, ce n'est pas un problème de transport, mais un problème de déplacement. »

« Tous les ans, 100.000 personnes viennent sur la presqu'île, il faudrait que les gens payent pour que le Cap Ferret ait l'argent pour rentabiliser et entretenir les infrastructures. Le week-end du 15 août 2007 ce sont 27.000 personnes qui sont venues. »

« On ne peut pas dans ce dossier, ignorer l'option de faire payer le fait de venir sur les voies. Il faut l'aborder de façon neutre, non politique, simple. »

« Il faut faire attention à ce que les communes contiennent l'urbanisation. »

« Il y aura encore plus de monde au Cap Ferret, surtout si on facilite l'accès à la presqu'île. Pour l'instant on est régulé parce que l'accès est difficile. Il faudrait dans la foulée, s'occuper des transports dans la presqu'île. »