

 <p>PROJET DE DÉPLACEMENTS DURABLES DU NORD-BASSIN</p>	<p>Concertation préalable (14 mai au 30 juin 2018) Atelier participatif grand public <u>Centre d'animation de Lanton</u> (30 mai 2018)</p>	 <p>Gironde LE DÉPARTEMENT gironde.fr</p>
---	--	---

Compte-rendu de l'atelier participatif grand public du 30 mai 2018 au centre d'animation de Lanton

L'atelier participatif grand public du 30 mai 2018 qui s'est tenu au centre d'animation de Lanton, de 18h30 à 20h30, a réuni environ 40 participants.

INTRODUCTION

Marie LARRUE, Maire de Lanton

Je salue Madame Hélène Sarriquet, garante de la concertation, Philippe Guignard et Alain Leduc du Département de la Gironde, Sylvain Depreissat du Pays Barval, Renaud Dupuy du cabinet Neorama qui accompagne le Département dans l'organisation de cette concertation, Monsieur Rebière qui appuie la garante. Ce soir, les élus ne participent pas aux débats, et c'est voulu pour que la parole des citoyens soit la plus libre possible dans les échanges que vous allez avoir. Le but essentiel de cet atelier, c'est de vous écouter. Le projet de déplacements durables du Nord Bassin fait l'objet de trois scénarios qui sont le fruit de douze réunions organisées entre fin 2017 et début 2018 qui ont rassemblé une centaine d'acteurs institutionnels, socioéconomiques, associatifs. Toute une série d'études est disponible sur le site internet Département de la Gironde, sur une page dédiée au projet. Il y a depuis longtemps une attente forte pour que des choses se fassent, et avec ce projet on a bon espoir. Il faut savoir qu'au 1^{er} janvier 2018, la COBAN est devenue Communauté d'agglomération organisatrice des transports sur son territoire. Elle a élaboré un schéma des mobilités. Les choses avancent déjà. Vous avez sans doute remarqué que toutes les communes font actuellement des travaux dont font partie la création de zones 30, de nouveaux trottoirs et carrefours moins accidentogènes, la suppression des feux rouges remplacés par des ronds-points. La COBAN travaille avec les maires sur un schéma des modes doux de déplacements. Il s'agit de développer la marche à pied et la pratique du vélo. Il y a aussi toute une réflexion autour de la question d'un transport en commun en site propre entre Lège et Biganos. De façon globale, notre objectif à travers cette démarche, c'est de structurer les transports sur ce territoire, et de se préparer à accueillir les populations nouvelles et tout en sécurisant les traversées de nos bourgs.

1. ANALYSE DES ATTENTES DU TERRITOIRE EN TERMES DE MOBILITÉ

PRÉSENTATION DU SYSTÈME DES MOBILITÉS EXISTANT

Alain LEDUC, Chef de projet, Département de la Gironde

L'objectif de cet atelier est de travailler collectivement sur le contenu du dossier de concertation de façon pédagogique et participative pour co-construire un système des mobilités.

Le système des mobilités existant, c'est :

- une combinaison de plusieurs besoins et types d'usagers plus ou moins vulnérables 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 : 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, 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

Répartis sur 5 tables, les participants se sont exprimés sur leurs modes de déplacements habituels puis ils ont travaillé collectivement sur les modèles de déplacements envisagés, puis sur les enjeux de mobilité sur le territoire au regard d'un mode de déplacement spécifique (modes actifs, transports routiers, transports collectifs).

1) Modes de déplacement habituels des participants pour leurs différents déplacements (synthèse globale des réponses)

Dans un premier temps, chacun a été invité à s'exprimer par rapport à ses habitudes actuelles de déplacement. La synthèse des résultats des 5 tables se trouve dans le tableau ci-dessous :

Modes de déplacement	Nombre de réponses	
	TOTAL	Pourcentage
Bus ou navette	0	0%
Train	16	6,8%
Voiture	138	58,2%
Vélo	44	18,6%
Marche	31	13,1%
Moto, scooter	2	0,8%
Autre	6	2,5%

2) Modèles de déplacements envisagés (synthèse globale des réponses)

Dans un second temps, les participants ont été invités à s'exprimer individuellement et à réfléchir collectivement pour s'orienter vers un modèle de déplacement global par rapport à des repères existants fournis. La synthèse des résultats des 5 tables se trouve dans le tableau ci-dessous :

	Choix des participants (nombre de votes)	Voiture	Transports collectifs (Train, bus, navettes, ...)	Modes actifs (Vélo + Marche)	Autres (Motos, bateau, ...)
Modèle actuel		70 %	3,1 %	25,5 %	< 2%
Modèle 1 (Pas de changement)	0	70 %	3,1 %	25,5 %	< 2%
Modèle 2 (Gironde 2009)	9	68 %	7,4 %	23 %	< 2%
Modèle 3 (Métropole 2009)	7	60 %	11 %	27 %	< 2%
Modèle 4 (Métropole 2017)	9	50 %	12 %	37 %	< 1%
Modèle 5 (Bordeaux intra-muros)	11	30 %	15 %	54 %	< 1%
Autre	1	50%	30%	20%	0%

Valeurs moyennes des réponses (Modèle moyen)		50%	12%	36%	1%
---	--	------------	------------	------------	-----------

3) Travail thématique par mode de déplacement

Dans un troisième temps, les participants ont été invités à appréhender les enjeux de mobilité sur le territoire au regard d'un mode de déplacement tiré au sort (modes actifs, déplacements routiers, transports collectifs) et à s'exprimer sur des mesures à prévoir dans le cadre du projet. Une table travaillé sur le thème « modes actifs », deux tables sur le thème « déplacements routiers » et deux autres tables sur le thème « transports collectifs ».

Chaque table a rédigé ses attentes et sa vision pour le mode considéré sur un support dédié. Une synthèse de ce travail est proposée en fin (Point n°3) du présent compte-rendu car elle n'a pas pu être réalisée en séance.

En effet, les nombreuses questions posées suite à la présentation des 3 scénarios n'ont pas permis de réaliser une restitution finale en séance.

2. PRÉSENTATION ET AMÉLIORATION DES SCÉNARIOS

PRÉSENTATION DES SCÉNARIOS

Alain LEDUC, Chef de projet, Département de la Gironde

Les trois scénarios proposés pour faire évoluer le système des mobilités ont été élaborés en association étroite avec les collectivités partenaires : Département de la Gironde, COBAN, Région Nouvelle-Aquitaine, 8 communes concernées, Sybarval. Ils 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 approuvés 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 notamment. 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.

Un atelier spécifiquement dédié à la question d'un transport en commun en site propre sur le territoire sera organisé dans le cadre de la concertation.

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 avec la jonction à 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 proches des centres de vie, des pôles d'échanges secondaires plus accessibles et plus proches, 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.

ÉCHANGES

Un participant – J'ai juste une remarque. Il y a quelque chose qui me choque. Dès que vous évoquez un transport en commun collectif, vous citez systématiquement le scénario 3. Ça me choque. Alors qu'on est en participation, en concertation, vous donnez le seul exemple de navette – on pourra en parler d'ailleurs des navettes – et vous citez le scénario 3. On pourrait en discuter. C'est aberrant.

Alain LEDUC, Chef de projet (Département de la Gironde) – Encore une fois, ce que l'on vous propose, c'est de débattre des scénarios, on n'a rien arrêté. Je vous parle du scénario 3 car c'est le scénario le plus adapté que le dossier de concertation identifie comme étant le plus adapté à la mise en œuvre d'un transport en commun en site propre et d'un apaisement de la RD3.

Un participant – Oui, enfin, vous pourriez aussi dire que le 2 s'y prête.

Alain LEDUC, Chef de projet (Département de la Gironde) – Justement, on en débattrait.

Un participant – On ne peut que se réjouir qu'un transport en commun en site propre soit évoqué. Mais, s'il vous plaît, vous ne pouvez pas systématiquement le rapprocher d'un scénario. Ceci peut être utilisé indépendamment d'un scénario. Je ne sais pas si je pourrai être là à l'atelier dédié aux solutions de transport en commun en site propre, mais j'espère que ceux qui seront là pourront discuter de ceci indépendamment de tout scénario.

Renaud DUPUY, Directeur de NEORAMA – Effectivement, c'est bien l'objectif de ce prochain atelier que de discuter des solutions de transport en commun en site propre dans le cadre de la concertation.

Alain LEDUC, Chef de projet (Département de la Gironde) – Si vous estimez que ce type de solution doit être pris en compte et affecté à un autre modèle, pas de problème. On est là pour ça. Surtout, écrivez-le et exprimez-le, que ce soit sur le site internet du Département ou bien en mairie sur les registres.

Un participant – Je voudrais vous poser une question. Donc si je comprends bien, je suis au commerce de Cassy sur la RD3, je veux aller à la gare de Biganos. Donc je prends une navette qui sera sûrement au bord de la route de Bordeaux pour aller chercher le pôle d'échange. Au pôle d'échange, je descends de la navette. J'attends le départ du transport en commun qui va jusqu'à la route qui fait Marcheprime-Biganos et là je descends pour ré-attendre une navette pour aller à la gare. Merci, bon courage.

Alain LEDUC, Chef de projet (Département de la Gironde) – Ce n'est pas tout à fait ça. Les scénarios 1 et 2 proposent, conformément au schéma des mobilités élaboré par la COBAN, d'utiliser la ligne 610 réorganisée par un fonctionnement en boucle : une boucle entre Andernos et Audenge et une boucle entre Audenge et Mios passant par la gare de Biganos. Le scénario 3, quant à lui, propose 2 adaptations au schéma des mobilités : la première consiste à remplacer la ligne 610 par une navette électrique qui circulerait sur la piste cyclable pour éviter la RD3 dans les agglomérations. La deuxième concerne la mise en service d'une nouvelle ligne qui desservirait la gare de Marcheprime via les 5 pôles d'échanges secondaires. Dans votre mise en situation, le scénario 3 vous proposerait d'utiliser la navette électrique pour vous rendre à la gare de Biganos.

Un participant – Vous dites qu’une navette pourrait circuler sur la piste cyclable ?

Alain LEDUC, Chef de projet (Département de la Gironde) – Effectivement, dans l’hypothèse du scénario 3, on considère que la RD3 serait suffisamment délestée de son trafic (moins 35%) pour permettre d’accueillir en sécurité les vélos et piétons et permettre d’ouvrir la piste cyclable à la circulation d’une navette électrique. Il nous semble qu’une navette peut tout à fait circuler sur la piste cyclable et cohabiter avec ses usagers et les nombreux riverains.

Une participante – Pourquoi des navettes et comment fonctionneraient-elles sur cet axe ?

Alain LEDUC, Chef de projet (Département de la Gironde) – Il y a déjà la ligne 610 mais elle fonctionne mal parce qu’elle met beaucoup de temps pour relier Biganos. Elle est prise dans les embouteillages et tous les carrefours qui existent. Il y en a plus de 150. L’idée qui est proposée, c’est d’éviter toutes ces zones qui posent aujourd’hui problème à la ligne 610 en remplaçant ce bus par une navette qui circulerait en site propre sur la piste cyclable.

Un participant – Vous parliez tout à l’heure de conflits d’usage sur la RD3. Mais quand vous dites qu’il faudrait mettre des navettes sur la piste cyclable en cohabitation avec les vélos, pour vous ce n’est pas un conflit d’usage ?

Alain LEDUC, Chef de projet (Département de la Gironde) – nous avons parfaitement conscience que la cohabitation « piéton – vélo – navette » constitue un conflit d’usage. C’est bien pour cela que l’on préconise également un apaisement de la RD3 en faveur des modes actifs et, que selon notre approche, le scénario 3 est celui qui permettrait le plus efficacement l’ouverture de la RD3 à ces modes de déplacements. D’autre part, l’image que je vous ai montrée est l’illustration de ce qui peut se faire ailleurs, comme par exemple à Bayonne où des navettes circulent et cohabitent parfaitement avec des vélos et des piétons. Ce sont des systèmes qui existent sur d’autres territoires et qui fonctionnent vraiment. À Bayonne, les navettes circulent dans les rues piétonnes sans problèmes. C’est vraiment le pendant de ce qui est proposé là. Ce ne sont pas des navettes qui vont à 70km/h mais elles permettraient de circuler en site propre sans subir toute la circulation actuelle sur la RD3. Mais bien entendu, je le rappelle, cela ne peut fonctionner que si nous allons assez loin dans l’apaisement de la RD3.

Une habitante – Dans ce scénario n°3, il y a une partie de ces routes qui passeraient très près de zones habitées. Il faut penser quand même aux riverains du golf.

Alain LEDUC, Chef de projet (Département de la Gironde) – Nous pensons aux riverains du golf. En tout cas, je vous confirme que nous avons bien reçu vos courriers. Aujourd’hui nous n’en sommes pas à arrêter la position d’un trait sur une carte, nous en sommes à raisonner sur des principes. Si l’on regarde toutes les réunions qu’il y a eu depuis le début, on constate qu’il y a toutes sortes d’avis sur les scénarios proposés. Aujourd’hui ce dont nous discutons, c’est de l’opportunité de tendre vers un modèle ou un autre. C’est pour cela que nous avons débuté l’atelier dans ce sens-là. A l’issue de la concertation préalable et, en fonction du scénario et modèle privilégiés, nous verrons où positionner les traits.

Un participant – Ma question est plutôt une suggestion d’orientation de la fin du débat. On est là depuis 18h30. On parle de déplacements durables, on parle de déplacements en site

propre mais on n'a pas du tout parlé des conséquences sur l'écologie et l'environnement de tous ces projets. Et c'est particulièrement triste, parce que je crois me souvenir que justement pendant la pré-concertation, l'année dernière, ces sujets ont été mis sur la table. On les trouve très peu développés dans les dossiers et dans les débats quasiment pas. Ça c'est regrettable.

Alain LEDUC, Chef de projet (Département de la Gironde) – Je suis d'accord avec vous, nous ne sommes pas revenus sur ces aspects dans le détail à travers nos présentations. Nous avons pris le temps d'en discuter en fin d'année avec les acteurs compétents. Dans les dossiers, il y a un certain nombre d'études qui traitent des aspects environnementaux. Cela a été fait de manière sérieuse.

Un participant – Vous présentez depuis le début trois scénarios différents. Est-ce qu'il est possible de mixer les solutions de différents scénarios ?

Alain LEDUC, Chef de projet (Département de la Gironde) – Bien sûr et c'est vraiment l'objet de l'atelier qui vous est proposé là. On est là pour en discuter et il n'y a rien d'arrêté.

Un participant – Si on développe les modes de transports doux, cela contribuerait à désengorger la RD3. En plus la RD5 avec les bretelles, cela facilitera le trajet des usagers l'été, qui d'après le rapport sur le site, recommande de passer par là. Google Map préconise de passer par Marcheprime quand la RD3 est saturée. Dans l'étude d'impact sur le désengorgement a-t'il été pris en considération que les gens changent de mode de transport pour éventuellement prendre des transports en commun ou bien a-t'on considéré à chaque fois qu'ils prenaient la voiture ?

Alain LEDUC, Chef de projet (Département de la Gironde) – En tout cas, on est d'accord avec l'idée qui a été émise tout à l'heure. Pour que les usagers modifient leur comportement, il faut leur apporter des solutions adaptées. Aujourd'hui, honnêtement, nous pensons que sans des solutions variées et ambitieuses nous n'arriverons pas à faire évoluer les habitudes et le modèle actuel. Penser que le grand contournement par la RD5 suffirait pour désengorger la RD3 et favoriser les reports modaux vers une navette nous ne semble pas réaliste.

Un participant – Il y a deux notions, qui sont les notions de coût global et d'échéancier qui me paraissent être importantes. On peut préférer une solution imparfaite qui vienne plus tôt au lieu d'une solution meilleure mais qui arriverait un peu trop tard.

Alain LEDUC, Chef de projet (Département de la Gironde) – La notion de coût apparaît dans le dossier. On ne parle pas de coût global mais de coûts d'investissement. C'est à dire qu'ils ne prennent pas en compte par exemple les coûts d'entretien et d'exploitation des systèmes envisagés. L'échéancier, comme je vous l'ai dit, dépendra du scénario retenu et des collectivités concernées. Certaines actions sont déjà engagées par les communes et la COBAN et se poursuivront de façons différentes selon le scénario retenu. Concernant les actions de type infrastructures, les échéances peuvent être beaucoup plus longues et dépendront notamment des procédures réglementaires associées : études d'impact et procédures foncières par exemple. Vous avez également un rôle à jouer dans la longueur de ces procédures qui dépendra de votre accompagnement soutenu ou non dans nos projets.

Une participante – Dans la fiche B, j'étais choquée par les types d'usagers cités. Je ne suis dans aucune catégorie pourtant je pense que je représente 80% des gens du coin. Les gens normaux qui ont des besoins normaux. Qu'est-ce qu'il y a pour les besoins quotidiens ? Il n'y a rien pour les vrais gens. Pourtant je pense qu'on est la majorité.

Alain LEDUC, Chef de projet (Département de la Gironde) – Tout d'abord, il n'y a que des gens normaux. Ensuite, comme exposé dans nos différents dossiers, il y a des publics spécifiques vers qui on va également à travers des temps d'échanges dédiés : il y en a 9 au total de prévu. Aujourd'hui on est là pour prendre en considération vos attentes.

Renaud DUPUY, Directeur de NEORAMA – Il y avait une case « autre » que vous pouviez remplir.

Un participant – J'ai une petite question de prix. Comment trouve t'on 30 millions pour faire deux petites bretelles, une à Blagon et une à Marcheprime ? Je trouve que ça fait énorme. Après, vous avez 90 millions d'euros pour une route qui existe déjà. Bon là au moins on peut faire le contournement de Lège. Et puis après, vous avez seulement 10 millions de plus pour refaire deux routes au n°3 ?

Alain LEDUC, Chef de projet (Département de la Gironde) – Les coûts ne prennent pas uniquement en compte la notion de route. Tous les aménagements sont compris. Dans les 30 millions du scénario 1, au-delà des liaisons routières, le chiffrage comprend les carrefours de mobilité, la poursuite peu soutenue de l'apaisement de la RD3 et les aménagements de sécurité pour les modes actifs. Ça n'a l'air de rien mais cela a un coût. Les chiffrages intègrent tous les modes de déplacements. Les scénarios 2 et 3 sont équivalents en termes d'infrastructures routières bien que, malgré tout, le scénario 2 soit plus important en termes de linéaires. Les différences se font sur l'apaisement de la RD3 et les dispositifs mis en œuvre pour prioriser la circulation des navettes le long de la RD3.

Un participant – Pour schématiser, le scénario 2 c'est « on prend la piste forestière qu'on bitume ». Et le scénario 3, « on prend l'emprise de la piste cyclable et on en fait une route » ?

Un participant – D'accord, c'était vraiment l'aspect une seule route que je ne comprenais pas.

Alain LEDUC, Chef de projet (Département de la Gironde) – Il ne s'agit absolument pas d'une autoroute, il s'agit d'une petite route bi-directionnelle qui s'intègre complètement dans l'environnement. J'ai en tête l'exemple d'un aménagement que l'on a réalisé très récemment à proximité des milieux urbains – même si cela n'est pas forcément ce que l'on veut faire ici. Les riverains ne se sont finalement pas plaints alors qu'au début ils étaient très inquiets. Il s'agit du contournement de la commune de Galgon au nord de Libourne qui a été réalisé et qui s'est parfaitement intégré dans son environnement. Le contournement de Galgon constitue l'exemple d'un aménagement très bien accepté où l'on a su prendre en compte les attentes des riverains pour que le résultat soit satisfaisant.

Un participant – Monsieur l'a évoqué tout à l'heure : en termes d'impact écologique, est-ce que des aménagements spécifiques sont prévus et est-ce qu'ils sont chiffrés dans le coup de chaque projet ou pas ?

Alain LEDUC, Chef de projet (Département de la Gironde) – Oui, bien sûr. À ce stade-là, on n'a pas fait des chiffrages très détaillés. On a suffisamment de ratios avec tous les aménagements que l'on a fait depuis longtemps pour chiffrer ces aménagements. Donc les chiffrages intègrent toutes les mesure de protection des milieux naturels. Il s'agit bien de mesures de réduction.

Une participante – Nous ne sommes pas d'accord avec ce que vous venez de dire. Au niveau de cette table, la plupart d'entre nous sommes les riverains du golf et nous voudrions ne pas être trop impactés par ce qui se passe et que l'on préserve la nature. Alors bien sûr quand on regarde les prix, on peut imaginer que vous avez envie de nous bourrer la tête pour aller vers là où vous voulez.

Alain LEDUC, Chef de projet (Département de la Gironde) – Encore une fois, nous vous proposons trois scénarios que vous pouvez faire évoluer et qui couvrent un spectre de solutions large. Vous avez par exemple le scénario 1 qui est de moindre coût et de moindre impact environnemental.

Un participant – Tout à l'heure on a évoqué l'augmentation de la démographie. Est-ce que ça va améliorer les choses pour les 10 prochaines années, les 15 prochaines années ou plus tard ?

Alain LEDUC, Chef de projet (Département de la Gironde) – Ce que nous vous proposons, c'est de mettre en place des dispositifs pour faire évoluer les modes de déplacements des usagers. Les usagers participent à la réponse qui peut être apportée. Par exemple, sont-ils prêts, aujourd'hui, à évoluer et à faire évoluer leurs habitudes de déplacement ? Les réponses que vous nous avez faites lors du premier temps de l'atelier montrent que vous n'utilisez pas les bus et les navettes pour vous déplacer, 7% utilisent le train, 18% le vélo, et 13% la marche.

Un participant – Ce n'est pas qu'une question de changement de comportement. C'est difficile de parler de ce qui n'existe pas. Qui viendrait avec un bus, s'il existait ?

Alain LEDUC, Chef de projet (Département de la Gironde) – Ce que je veux vous dire, c'est que nous ne sommes pas les seuls à avoir les clés de la réponse.

Renaud DUPUY, Directeur de NEORAMA – Nous vous avons présenté la synthèse des chiffres. Nous allons ramasser les travaux réalisés sur les différentes tables. Nous allons vous donner rendez-vous pour la suite de la concertation. Il y a des réunions publiques et des ateliers. Il y a un nouvel atelier participatif comme celui-là qui aura lieu le 14 juin, et un nouvel atelier qui sera consacré à la question spécifique du transport en commun en site propre. On va ramasser l'ensemble des fiches. Nous avons dit que nous arrêterions à 20h30, certains l'avaient demandé. Donc nous arrêtons, je vous souhaite une bonne soirée, merci.

3. SYNTHÈSE DE L'ATELIER THÉMATIQUE PAR MODE DE DÉPLACEMENT

Chaque table a rédigé ses attentes et sa vision pour le mode considéré sur un support dédié. Une synthèse de ce travail est proposée en fin du présent compte-rendu car elle n'a pas pu être réalisée en séance.

En effet, les nombreuses questions posées suite à la présentation des 3 scénarios n'ont pas permis de réaliser une restitution finale en séance.

a) Modes actifs

- Selon les participants, la valorisation des modes actifs profiterait :
 - A la vie de tous les jours des riverains ;
 - Aux vacanciers ;
 - Aux étudiants, lycéens et collégiens,.
- Les participants souhaiteraient que le projet prévoie :
 - La **priorisation des modes actifs par rapport aux transports motorisés** ;
 - La mise en place de **parkings à vélos couverts et sécurisés** ;
 - **Plus de pistes cyclables** continues.

b) Déplacements routiers

- Selon les participants, la valorisation des déplacements routiers profiterait :
 - Aux activités professionnelles ;
 - Aux transports logistiques, livraisons, etc. ;
 - À la sécurité et aux secours ;
 - Aux vacanciers.
- Les participants souhaiteraient que le projet prévoie :
 - Une logique d'entonnoir dans la chaîne logistique globale, avec des **bases logistiques en entrée de bourgs** pour répartir les livraisons plus finement avec des moyens vertueux
 - Des aménagements pour fluidifier et améliorer la circulation des bus (espace dédiés)
 - L'**inversion des priorités par rapport au tout-voiture** pour laisser plus de place à d'autres modes
 - Des **systèmes de covoiturage adaptés, réactifs**, pour faciliter la mise en relation, et la **poursuite du développement des aires de covoiturage**.
 - Plusieurs aménagements pour améliorer l'accessibilité :
 - des **places de livraison**,
 - une **voie annexe d'évitement de la RD3 pour le transit** des poids lourds,
 - la **suppression des feux** ;
 - Pour faire évoluer ce mode de déplacement :
 - des **bus à la demande qui pourraient être gratuits**,
 - des **pistes cyclables**,
 - des **bus existants plus fréquents** avec plus de dessertes,
 - une **aide financière à l'achat de VAE** ;
 - Pour apaiser la circulation entre les centres-bourgs :
 - l'**interdiction de la RD3 à certains usagers**,
 - le **développement de l'intermodalité** vers Bordeaux.

c) Transports collectifs

- Selon les participants, la valorisation des transports collectifs profiterait :
 - Aux activités professionnelles ;
 - Aux étudiants, collégiens, lycéens ;
 - Aux personnes en insertion ;
 - Aux personnes âgées ;
 - Aux personnes handicapées et à mobilité réduite ;
 - Aux vacanciers.

- Les participants souhaiteraient que le projet prévoie :
 - **L'augmentation de la fréquence, l'adaptation des horaires et l'amélioration de la ponctualité des bus ;**
 - **Des garages à vélos couverts et sécurisés aux arrêts de bus et aires de covoiturage ;**
 - **Un maillage de pistes cyclables** pour rejoindre plus facilement la piste cyclable 802 ;
 - Une cohérence entre le covoiturage et les transports en commun ;
 - Une signalétique pour la piste cyclable 802 ;
 - Des transports en commun souples pouvant prendre la forme de **minibus de type navette « dans le style des bus BAIA de la COBAS » entre les communes et les hameaux de la COBAN avec un fonctionnement partiel en site propre et qui pourraient être gratuits ;**
 - La **mise en place de vrais abribus ;**
 - **L'aménagement de bus pour le transport des vélos ;**
 - **La diminution des coûts** des transports en commun.