

Concertation préalable (14 mai au 30 juin 2018)

2 - Analyse des déplacements

SOMMAIRE

I	Part des différents modes de déplacement	3
II	Principaux pôles générateurs de déplacement.....	7
III	Principaux motifs de déplacement : travail, achats, loisirs	8
IV	Analyse des déplacements (Enquêtes Explain ITEC 2017)	9
V	Trafics routiers et saisonnalité des trafics	11
VI	Temps de déplacement	15

I- Part des différents modes de déplacement

I.1) Parts modales des déplacements BARVAL (Données EDGT 2009) :

	<u>Voiture</u>	<u>Marche</u>	<u>Vélo</u>	<u>Transports Collectifs</u>	<u>Autres</u>
BARVAL (1) :	70,0%	20,0%	5,5%	3,1%	1,8%
Décomposées de la façon suivante en fonction de la tranche d'âge :					
11-17 ans	37,0%	16,5%	19,0%	16,5%	11,0%
18-24 ans	49,0%	25,0%	0,0%	18,0%	9,0%
25- 34 ans	74,0%	21,0%	4,5%	1,0%	
35- 49 ans	85,0%	10,0%	3,0%	1,0%	1,0%
50- 64 ans	74,0%	19,0%	5,0%	1,5%	
65 ans et plus	60,0%	34,5%	5,0%	1,0%	

L'automobile est le mode de déplacement ultra-dominant sur le territoire. Il concerne en effet 70% des déplacements. La marche à pied compte pour un déplacement sur cinq, essentiellement sur de petites distances. Le vélo apparaît comme le troisième mode de déplacement dans le secteur du BA_VE devant les transports en commun qui ne représentent que 3,1% des parts modales. Ce territoire apparaît comme l'un des mieux dotés en infrastructures destinées à la pratique des modes doux notamment dans les espaces peu denses. Toutefois, ces aménagements ne sont pas répartis de façon homogène sur l'ensemble du territoire, notamment, dans des zones comme le Val de l'Eyre qui est un territoire qui ne se prête pas vraiment à la pratique du vélo.

Les 11-17 ans réalisent 19% de leurs déplacements à vélo alors que cette part représente moins de 5% pour l'ensemble des autres catégories d'âge.

Les individus les plus captifs des transports en commun sont également les classes d'âges les plus jeunes (moins de 25 ans) qui bénéficient à la fois du réseau de transport scolaire TransGironde et du réseau de transport de la COBAS pour se rendre sur leur lieu d'études.

Ce sont les individus appartenant à la classe d'âge 35-49 ans qui accordent le plus d'importance à l'automobile lors de leurs déplacements à hauteur de 80,5% en tant que conducteurs.

Les moins de 24 ans et les personnes âgées utilisent davantage ce mode de transport en covoiturage que les autres. Enfin, la marche à pied apparaît comme le deuxième mode de déplacement utilisé par l'ensemble de la population.

I.2) Parts modales – Enquêtes 2018 :

Le Département de la Gironde a organisé des enquêtes par sondage avec des publics particuliers.

En phase préparatoire à la concertation préalable, au cours des mois de février et mars il a réalisé une enquête auprès des publics suivants (les synthèses de ces enquêtes sont consultables sur le site du projet) :

- Entreprises ;
- 16-25 ans en insertion professionnelle ;
- Lycéens ;
- Collégiens ;

Dans le cadre de la concertation préalable qui se déroule du 14 mai au 30 juin, il organise des temps d'échange et des ateliers de travail auprès de certains publics (Voir calendrier de la concertation préalable). Ces rencontres font également l'objet d'enquêtes par sondage.

Les résultats concernant les modes de déplacement utilisés sont rappelés dans le tableau ci-dessous :

	Voiture	Modes actifs (Marche, vélo, ...)	Transports collectifs	autres	Nombre de réponse
Entreprises (début 2018)	77,0%	12,0%	3,0%	8% (2roues m, ...)	548
16-25ans insertion professionnelle (début 2018)	30,0%	31,0%	34,0%	5% (Autop-stop, 2roues m, ...)	86
Lycéens vers lycée (début 2018)	26,0%	19,0%	46,0%	8% (Scooter, ...)	327
Lycéens vers lycée (mai 2018)	24,0%	22,0%	48,0%	6% (Scooter, ...)	138
Lycéens pour loisirs (début 2018)	39,0%	28,0%	25,0%	9% (Scooter, ...)	327
Lycéens pour loisirs (mai 2018)	28,0%	43,0%	21,0%	8% (Scooter, ...)	138
Collégiens vers collège (début 2018)	33,0%	40,0%	25,0%	2% (Scooter, ...)	1380
Collégiens vers collège (mai 2018)	34,0%	43,0%	22,0%	1% (Scooter, ...)	173
Collégiens vers loisirs (début 2018)	53,0%	39,0%	5,0%	2% (Scooter, ...)	1380
Collégiens vers loisirs (mai 2018)	43,0%	49,0%	5,0%	2% (Scooter, ...)	173

Ces enquêtes réalisées au cours de l'année 2018 confirment les grandes tendances issues des enquêtes déplacements grands territoires (EDGT) pour le territoire de la COBAN :

- Le monde professionnel se déplace principalement en voiture dans le cadre de ses déplacements domicile-travail et déplacements professionnels ;
- Les catégories jeunes (moins de 25 ans et lycéens) utilisent de façon assez équilibrée la voiture, les modes actifs et les transports collectifs (30% de chaque). Le scooter constitue un 4ème mode avoisinant les 10% ;
- Les plus jeunes (collégiens) utilisent principalement la voiture (en tant que passagers avec leurs parents) et les modes actifs (marche, vélo et skate). Ils utilisent également les transports collectifs pour aller au collège ;

I.3) Parts modales – Comparaison avec d'autres territoires :

	Voiture	Marche	Vélo	Transports collectifs	autres
BARVAL - COBAN (2009)	70%	20% 25,5%	5,5%	3,1%	< 2%
Gironde (2009)	68%	20% 23,0%	3,0%	7,4%	< 2%
Métropole (2009)	60%	23% 27,0%	4,0%	11,0%	< 2%
Métropole (2017)	50%	+10% 29% 37,0%	8,0%	12,0%	< 2%
Bordeaux intra muros (2017)	29%	41%	13,0%	15,0%	< 2%

I.4) 85 % des déplacements domicile travail réalisés en voiture pour 75% en Gironde et 70% en France

■ Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (Insee ACT G2 - 2014)

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (Insee ACT G2 - 2014)	COBAN	GIRONDE	France
<i>Pas de transport</i>	3,8	3,7	4,4
<i>Marche à pied</i>	2,8	4,6	6,7
<i>Deux roues</i>	3,8	5,6	3,9
<i>Voiture, camion, fourgonnette</i>	84,4	75,0	70,1
<i>Transports en commun</i>	5,2	11,0	14,9

La mobilité domicile travail dans la COBAN se distingue par :

- Une part modale « véhicules motorisés individuels » très élevée (84,4%) pour 75% en Gironde et 70% en France ;
- Une part modale « transports en commun » beaucoup plus faible (5,2%) qu'en Gironde (11,0%) et en France (14,9%) ;
- Une part modale « marche à pied » beaucoup plus faible (2,8%) qu'en Gironde (4,6%) et en France (6,7%) ;

■ Répartition des lieux d'emplois (des résidents actifs) selon la commune

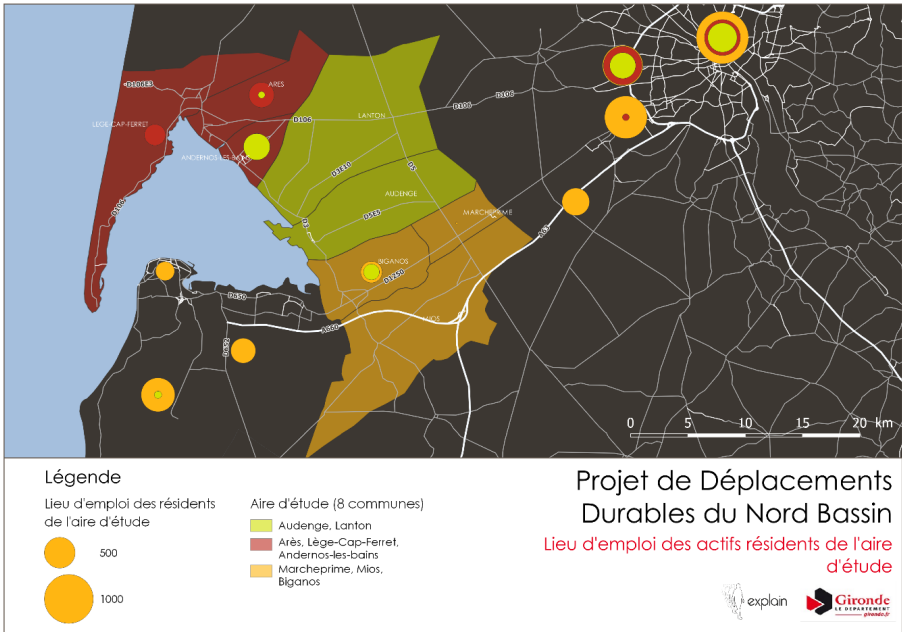
La COBAN compte environ 23 500 résidents actifs. 49% des résidents actifs de l'aire d'étude travaillent à l'intérieur de celle-ci, dont 32% dans leur propre commune de résidence. Un volume équivalent de travailleurs (31%) travaille dans la métropole Bordelaise. 11% exercent dans le reste du pays BARVAL.

Notons que la commune de Lège Cap-Ferret se démarque du reste de l'aire d'étude par une part de résidents travaillant dans leur commune très élevée (58%).

A l'inverse, les habitants de Marcheprie travaillent peu dans la zone d'étude (21%) et concentrent la majorité de leurs emplois dans la métropole Bordelaise (51%) et dans le reste du territoire français (19%). Cela s'explique notamment par le faible nombre d'emplois dans cette commune ainsi que la proximité géographique avec Bordeaux. Par ailleurs, son positionnement enclavé à plus de 10 km des autres zones urbanisées du territoire ne favorise pas ces échanges.

La carte ci-dessous met en relation la localisation géographique des lieux d'emplois des habitants de l'aire d'étude, en fonction de leur secteur de résidence. Celle-ci met en évidence :

- D'une part, la proportion importante des résidents du bassin qui travaillent à proximité de leur lieu de résidence :
 - 32% travaillent dans leur commune de résidence soit 7 600 actifs ;
 - 49% au sein de la COBAN. Les déplacements domicile-travail entre les communes de la COBAN concernent donc 17% des actifs résidents soit 4 000 actifs ;
- D'autre part, le rôle de la métropole Bordelaise comme principale zone d'emploi hors bassin pour les résidents de l'aire d'étude. Elle est le lieu d'emploi pour près de 7 300 résidents de l'aire d'étude, soit plus de 30% des actifs résidents.



La zone d'étude attire peu d'actifs depuis l'extérieur, à l'exception du sud-ouest du bassin (Arcachon, la Teste-de-Buch, Gujan-Mestras) dont quelques actifs travaillent au sud de l'aire d'étude. Au global, la COBAN attire 4 000 employés résidant en dehors de l'aire d'étude, soit 26% des employés de la zone.

Ainsi, les flux en échange avec la métropole bordelaise sont déséquilibrés et largement orientés vers Bordeaux en heure de pointe du matin et dans le sens inverse en heure de pointe du soir.

I.5) 93 % des ménages de la COBAN possèdent au moins une voiture (84% Gironde et 81% France)

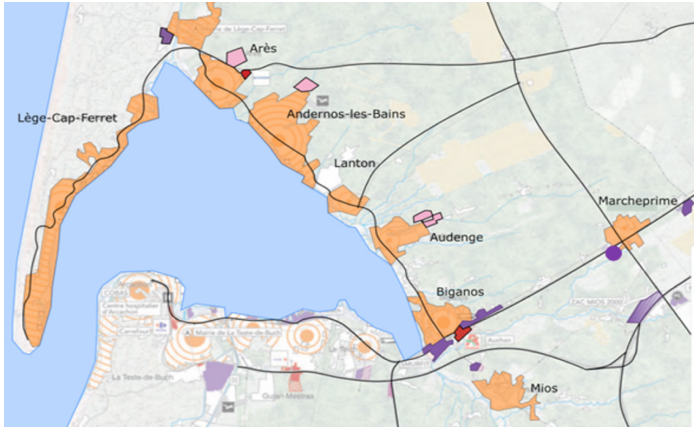
■ Équipement automobile des ménages (Insee LOG T9 - 2014)

Équipement automobile des ménages (Insee LOG T9 - 2014)	COBAN		GIRONDE		France	
Nombre de ménages	27 977	100,0	692 290	100,0	28 766 069	100,0
Au moins un emplacement réservé au stationnement	22 489	80,4	465 546	67,2	18 666 134	64,9
Au moins une voiture	26 012	93,0	580 029	83,8	23 251 244	80,8
1 voiture	12 937	46,2	324 383	46,9	13 426 029	46,7
2 voitures ou plus	13 075	46,7	255 646	36,9	9 825 215	34,2

II- Principaux pôles générateurs de déplacement

II.1) Un territoire polarisé vers la métropole Bordelaise (Déplacements pendulaires)

Les caractéristiques de la mobilité paraissent conformes à celle d'un territoire polarisé vers la métropole bordelaise proche ; attractivité économique de l'emploi de la métropole versus attractivité immobilière du bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre.

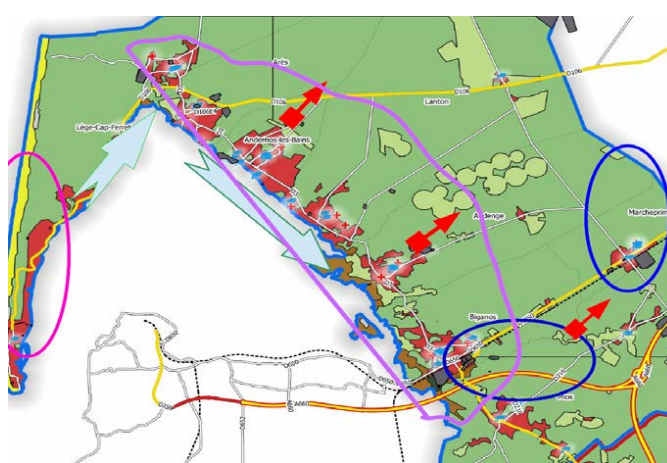


Cette bipolarité génère des déplacements pendulaires en forte croissance sur tous les modes de déplacements (routiers, ferroviaires, services de transports collectifs).

Les conséquences directes de ces déplacements quotidiens et pendulaires sont un niveau de congestion ponctuelle en croissance constante des réseaux et infrastructures dans les traversées de bourgs sur la COBAN.

II.2) Un territoire polarisé en centres-bourgs et en hameaux sans ville centre

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



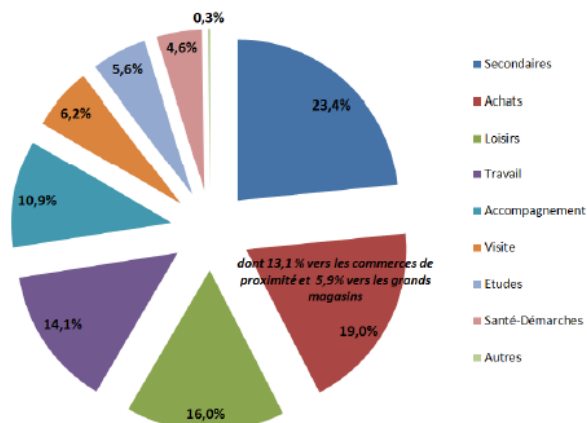
- Un chapelet de 6 communes le long de la RD3 en façade littorale (bassin Nord)
- 2 communes (Mios et Marcheprime) en rétro-littoral = fort potentiel d'attractivité immobilière et connexion directe A63 (vers Bordeaux)
- Un habitat ancien majoritaire de bourg
- Un axe transverse (RD3) possédant 2 fonctions à l'origine de nombreux conflits d'usages :
 - Transit : liaison reliant le nord du territoire au sud
 - Desserte vie locale : centres-bourgs, pôles administratifs et de santé, établissements scolaires, etc.

D'autre part, le sud du Bassin d'Arcachon (en particulier les zones littorales d'Arcachon, de La Teste-de-Buch et de Gujan-Mestras) est particulièrement riche en pôles d'attractivité pour le territoire d'étude. En effet, il dispose d'équipements dont ne dispose pas le nord bassin comme les établissements d'enseignement supérieur ou des zones d'activités générant ainsi des déplacements notamment via la RD3 pour rejoindre ces équipements.

III- Principaux motifs de déplacement : travail, achats, loisirs

III.1) Enquêtes de Déplacements Grand Territoire 2009 – Pays Barval

Les déplacements d'achats sont le premier motif de déplacement des individus du BA-VE devant les déplacements de loisirs et de travail (Source EDGT 2009).

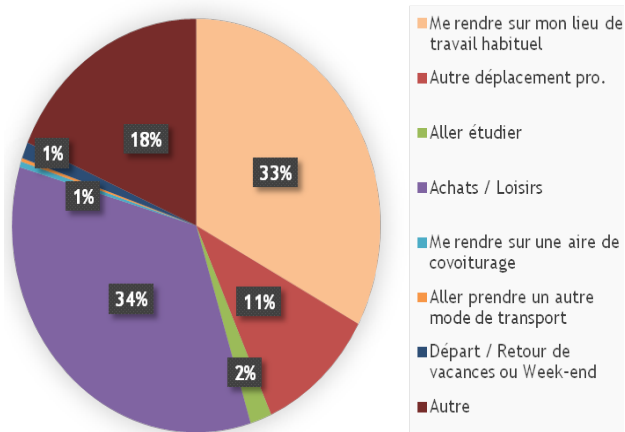


Le motif dit « secondaire » regroupe un ensemble de déplacements sans retour au domicile. La part élevée de ces déplacements (1 sur 4) semble refléter une gestion rationnelle de la mobilité par les ménages qui regroupent souvent différents motifs pour un même déplacement.

Il faut souligner que le motif « accompagnement » représente 10,9% des déplacements : une proportion importante qui reflète probablement l'éloignement relatif des origines et des destinations pour les plus jeunes non motorisés qui se trouvent dépendants du véhicule d'une autre personne.

III.2) Enquêtes routières Explain (Mars et Août 2017)

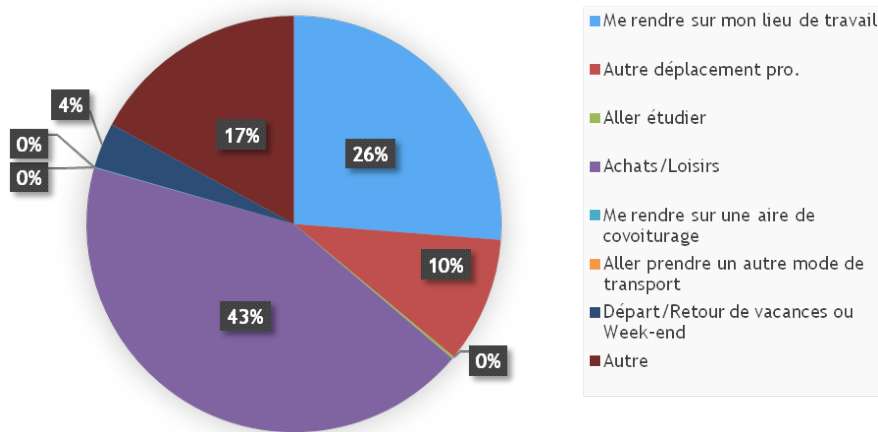
■ Période hivernale (Enquêtes Explain ITEC 2017)



Hors saison touristique, les déplacements d'ordre professionnel ou scolaire (domicile-travail et affaires professionnelles et domicile-études) constituent la majorité des déplacements (46%). Ces déplacements sont généralement réalisés quotidiennement et durant les heures de pointes. Les déplacements pour motifs Achats/Loisirs représentent également une part importante du trafic (34%).

Les déplacements de rabattement vers un autre mode de transport (covoiturage ou transport en commun) constituent une part marginale du trafic, témoignant du manque d'attractivité de ces offres à l'échelle du territoire d'étude. Enfin 18% des déplacements ne rentrent pas dans les catégories établies. Il s'agit notamment de déplacements vers le domicile pour accompagner d'autres personnes ou pour des rendez-vous administratifs.

■ Période estivale (Enquêtes Explain ITEC 2017)

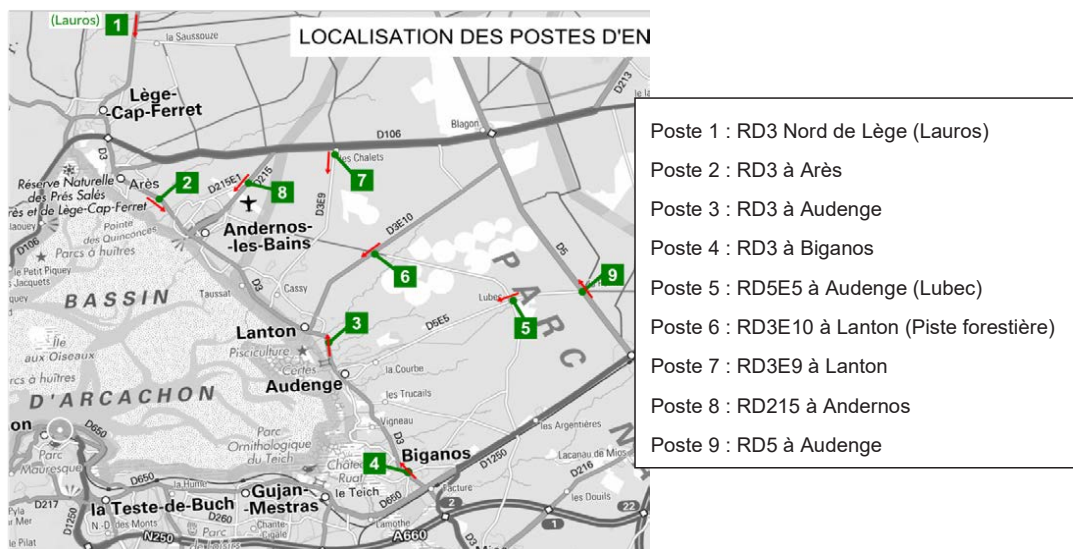


L'été se caractérise par une diminution de la part des déplacements d'ordre professionnel ou scolaire (passant de 46% en période normale à 36% en période estivale) au profit des déplacements pour les motifs Achats/loisirs ou vacances qui deviennent le motif de déplacement principal (47% des déplacements pour ces deux motifs cumulés). Cela illustre l'importance de l'activité touristique de ce territoire en période estivale. Les déplacements de rabattement vers un autre mode de transport deviennent marginaux par rapport aux autres motifs de déplacement à cette période.

IV- Analyse des déplacements (Enquêtes Explain ITEC 2017)

L'enquête réalisée par Explain-ITEC en 2017 permet de comprendre la structure des déplacements routiers sur le territoire, selon leur provenance et leur destination, en période estivale et en période hivernale.

La localisation des postes de l'enquête est donnée sur la carte ci-dessous.

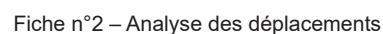


Le détail de l'analyse poste par poste est proposé en annexe de cette fiche.

IV.1) Synthèse des déplacements (Origines / Destinations)

<u>Axe</u>	<u>Localisation</u>	<u>Principales observations</u>
RD3	Lauros (Lège-Cap Ferret)	En période hivernale comme en période estivale, 91% du trafic ne va pas, au sud, au-delà d'Andernos-les-Bains. Le profil horaire dénote d'un axe à vocation multiple.
RD3	Arès	Le trafic est essentiellement du trafic de courte portée : 85% ne va pas au-delà de Lanton. Le profil horaire dénote d'un axe à vocation multiple.
RD3	Audenge	Le trafic est essentiellement du trafic local d'échange entre les communes du nord et du sud de la COBAN. On note très peu de trafic avec pour origine la Métropole Bordelaise. Le profil horaire dénote d'un axe à vocation multiple avec une mixité d'usage <i>a priori</i> moins marquée que pour les sections de la RD3 situées plus au nord.
RD3	Biganos	En période hivernale, essentiellement du trafic de courte portée avec seulement 8% qui poursuit au nord au-delà d'Andernos. En période estivale, on observe une croissance de la part du trafic à destination des communes du nord de la COBAN.
RD5E5	Audenge	Il s'agit d'un axe structurant les échanges entre les communes d'Audenge et Lanton et la métropole Bordelaise. Peu de modifications du trafic en période estivale. Le profil du trafic sur cet axe est typique d'un axe à vocation d'écoulement du trafic pendulaire.
RD3E10	Lanton	Son fonctionnement est analogue à celui de la RD5E5 en période hivernale. En période estivale, la modification des ODs laisse penser que l'axe est en partie utilisé pour shunter la RD3.
RD3E9	Lanton	Son fonctionnement est analogue à celui de la RD5E5 ou RD3E10. En période estivale, l'augmentation en proportion des trafics à origine des communes du nord du bassin semble témoigner de l'intensification des comportements de shunt de la RD3.
RD215	Andernos	La RD215 est l'axe d'entrée dans Andernos qui constitue 95% des destinations du trafic sur l'axe.
RD5	Audenge	La RD5 fonctionne comme un axe support des échanges entre : d'une part le sud du bassin et le nord du bassin et de la Gironde et d'autre part la Métropole Bordelaise et le Nord du bassin. En période estivale, la structure du trafic est légèrement modifiée sur la RD5 avec une intensification des relations entre le nord et le sud du bassin au détriment des relations en lien avec la métropole Bordelaise. Ceci semble témoigner d'une utilisation fréquente de la RD5 comme grand contournement de la RD3.

V.1) Evolution des trafics routiers entre 2000 et 2015 (Comptages CD33)



V.3) Ecart de trafic entre période normale et période estivale

Axe	Localisation approximative	Période normale	Période estivale	Variation
RD106	Blagon	16 970	18 000	6%
RD3	Entre Andernos et Arès	12 190	15 350	26%
RD3	Entre Andernos et Lanton	11 007	12 560	14%
Avenue du pont des chèvres	Entre RD3 et RD3E10	1 249	5 665	354%
RD3	Entre Lanton et Audenge	14 030	15 730	12%
RD3	Entre Audenge et Biganos	15 755	16 120	2%
RD1250	Entre RD5 et RD3	7 690	8 250	7%
RD5	Intersection RD5E5	6 095	8 560	40%
RD215	Entrée Andernos	10 120	11 700	16%
RD3E9	Intersection RD106	3 450	4 030	17%
RD3E10	Intersection PF209	2 070	2 380	15%
RD5E5	Lubec	3 335	3 350	0%
PF209	Intersection RD3E10	664	1 120	69%
PF209	Entre RD3E10 et RD5E5	137	220	61%
PF210	Hameau Testaudenge	54	70	30%
PF217	Proximité RD1250	138	190	38%

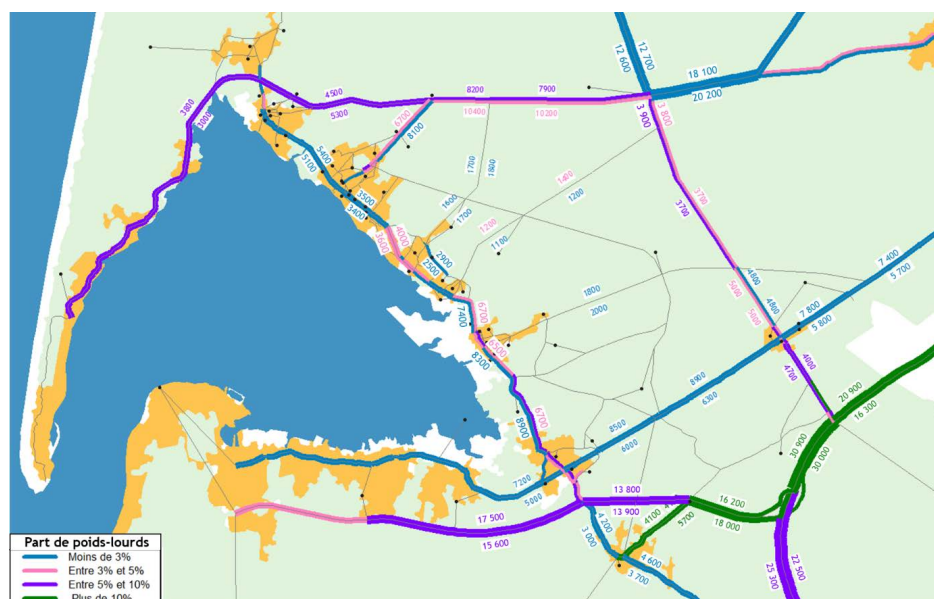
Les écarts de trafic les plus importants sont constatés :

- Sur la RD3 (partie nord de l'axe) entre Andernos et Arès : +26% de trafic en période estivale. Sur le tronçon sud de la RD3 (en traversée de Lanton, Audenge et Biganos), l'augmentation est beaucoup plus mesurée (entre 2% et 12% selon la section) ;
- Sur l'avenue du Pont des chèvres à Lanton : +354%. Ceci s'explique par la vocation multiple de cet axe
 - Axe local de la commune de Lanton ;
 - Voie d'échange entre la RD3 et la RD3E10 ;
 - Shunt de la RD3 lorsque celle-ci est trop chargée...
- Sur la RD5 : +40%. Ceci peut s'expliquer par l'utilisation de la RD5 comme contournement de la RD3 en période estivale, certains automobilistes préférant faire un détour par cet axe plutôt que d'affronter la congestion sur la RD3 ;
- Sur les pistes forestières : les variations relatives sont importantes, sur des trafics certes modestes, mais qui témoignent de la recrudescence de l'utilisation de ces axes en période estivale par les locaux pour shunter les principales difficultés de trafic de l'aire d'étude.

V.4) Modélisation des « Trafics Moyens Journaliers »

Une mission de modélisation des déplacements routiers a été confiée au bureau d'études EXPLAIN courant 2017. Cette modélisation s'est appuyée sur les enquêtes réalisées en mars et août 2017 par la société ITEC et sur les comptages de trafic mis en place au cours ces périodes d'enquêtes par EXPLAIN et le Département de la Gironde.

■ Période Normale



Les trafics dimensionnants dans le territoire d'étude sont observés sur les axes radiaux (RD106, RD1250 et A63) :

- Concernant les poids lourds : on observe une part de poids-lourds sur la RD3. Cette part de poids-lourd est plus importante sur la RD5 que sur la RD3. Il s'agit donc certainement d'un axe de contournement pour ce type de véhicules. La part de poids-lourds est également plus importante sur la A63 que sur la RD1250.
- Concernant le trafic sur la RD3 et la RD5 :
 - RD3 : le trafic journalier sur la RD3 dépasse les 15 000 véhicules par jour sur la section entre Audenge et Biganos (la plus chargée de l'axe). Au Nord de Lanton, les trafics sont inférieurs à 11 000 véhicules par jour.
 - RD5 : la charge sur la RD5 est de près de 10 000 véhicules par jour entre la RD5e5 et la RD1250. Sur la section Nord, la charge est d'environ 7 700 véhicules par jour.
- Concernant le trafic sur les axes de raccordement au littoral :
 - la charge sur la RD106 dépasse les 18 000 véhicules par jour.
 - la RD215 a une charge quotidienne de près de 15 000 véhicules.
 - Les RD3e9, RD3e10 et RD5E5 ont des charges comprises entre 2 300 et 4 000 véhicules par jour.
 - La RD1250 subit un trafic de près de 15 000 véhicules par jour.
 - La A63 est l'axe le plus structurant et le plus emprunté à proximité du territoire d'étude avec un trafic de plus de 60 000 véhicules avant la bifurcation avec la A660.

■ Période Estivale



En période estivale, de très nombreux axes subissent un trafic important :

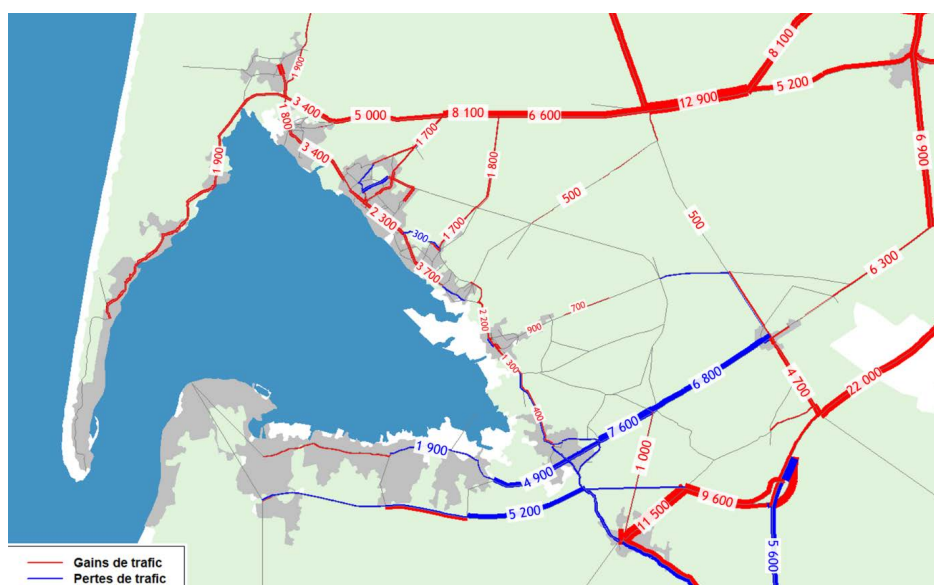
- Concernant le trafic sur la RD3 et sur la RD5 :
 - Sur toute la portion de la RD3 entre Lège et Biganos, les volumes sont supérieurs à 12 000 véhicules par jour avec un maximum de 16 200 véhicules sur la portion la plus chargée (au niveau de Lanton) ;
 - Le trafic sur la RD5 varie entre 7 500 véhicules par jour au Nord et 10 200 véhicules par jour au Sud ;
- Concernant le trafic sur les axes de raccordement au littoral :
 - RD106 : sur cet axe, les volumes journaliers dépassent 23 000 véhicules par jour ;
 - RD215 : 16 500 véhicules passent par cet axe ;
 - Des trafics plus faibles sont observés sur les autres axes de raccordement entre la RD5 et la RD3 : 5 200 véhicules par jour sur la RD3e9, 3 100 véh/j sur la RD3e10, 4 500 véh/j sur la RD5e5 ;
 - RD1250 : un trafic de 8 400 véhicules par jour passe par la RD1250
 - A63 : l'axe subit un trafic journalier de plus de 63 000 véhicules par jour.

■ Comparaison période normale / période estivale

Une augmentation du trafic journalier est constatée dans la plupart des axes modélisés et en particulier sur la RD3 où l'on constate des augmentations allant jusqu'à plus de 3 000 véhicules par jour.

Les augmentations de trafic sur cet axe sont cependant très disparates. Cela traduit le fait que la majorité des déplacements sur la RD3 sont très locaux, c'est-à-dire qu'ils ne parcourent pas l'ensemble de l'axe de Biganos-Arès.

L'axe Marcheprime-La Teste via la RD1250 est le seul axe sur lequel on constate une diminution de trafic entre ces deux périodes.



Une augmentation du trafic journalier est constatée dans la plupart des axes modélisés, et en particulier sur la RD3. ou l'on constate des augmentations allant jusqu'à plus de 3 000 véhicules par jour. Les augmentations de trafic sur l'axe sont cependant très disparates. Cela traduit le fait que la majorité des déplacements sur la RD3 sont très locaux, c'est-à-dire qu'ils ne parcourent pas l'ensemble de l'axe de Biganos à Arès. Enfin, l'axe Marcheprime-La Teste via la RD1250 est le seul axe sur lequel on constate une diminution de trafic.

VI- Temps de déplacement

VI.1) Temps de déplacements routiers (Etudes Explain)

Pour accéder au pôle d'échange intermodal (Gare) de Biganos depuis :

- RD3 – Nord de Lège-Cap-Ferret : 41'
- RD3 – Centre d'Arès : 36'
- RD3 – Centre d'Andernos : 36'
- RD3 – Centre de Lanton : 26'
- RD3 – Centre d'Audenge : 15'

Pour accéder au pôle d'échange intermodal (Gare) de Marcheprime depuis :

- RD3 – Nord de Lège-Cap-Ferret : 28'
- RD3 – Centre d'Arès : 24'
- RD3 – Centre d'Andernos : 25'
- RD3 – Centre de Lanton : 25'
- RD3 – Centre d'Audenge : 20'

Pour accéder à l'aire de covoiturage de Querquillas depuis :

- RD3 – Nord de Lège-Cap-Ferret : 12'
- RD3 – Centre d'Arès : 8'
- RD3 – Centre d'Andernos : 7'
- RD3 – Centre de Lanton : 10'
- RD3 – Centre d'Audenge : 19'
- RD3 – Biganos : 30'

Pour accéder au Nord de la Métropole Bordelaise depuis :

- RD3 – Nord de Lège-Cap-Ferret : 1h24'
- RD3 – Centre d'Arès : 1h21'
- RD3 – Centre d'Andernos : 1h21'
- RD3 – Centre de Lanton : 1h20'

Pour traversée la zone d'étude du Nord vers le Sud :

- RD3 – Nord de Lège-Cap-Ferret ⇄ Mios : 43'
- RD3 – Nord de Lège-Cap-Ferret ⇄ Arcachon : 76'
- RD3 – Nord de Lège-Cap-Ferret ⇄ Sanguinet : 61'
- RD3 – Nord de Lège-Cap-Ferret ⇄ Belin Beliet : ... 61'
- Le Porge ⇄ Arcachon : 80'
- Le Porge ⇄ Sanguinet : 65'
- Le Porge ⇄ Belin Beliet : 66'

VI.2) Temps de déplacements transports collectifs (Fiches horaires transports de la Région Nouvelle Aquitaine)

Ligne TER 32 (Arcachon ⇄ Bordeaux Saint Jean) :

- Biganos ⇄ Bordeaux : 30'
- Marcheprime ⇄ Bordeaux : 23'

Ligne Transgironde 601 (Lège ⇄ Bordeaux Saint Jean) (*) :

- Lège-Cap-Ferret ⇄ Bordeaux : 1h55'

Ligne Transgironde 610 (Lège ⇄ Belin-Beliet) (*) :

- Andernos ⇄ Gare Biganos : 30'

(*) du fait des conditions de circulation, ces temps de parcours sont à majorer de 10 à 20%.