

Concertation préalable (14 mai au 30 juin 2018)

3 -Sécurité

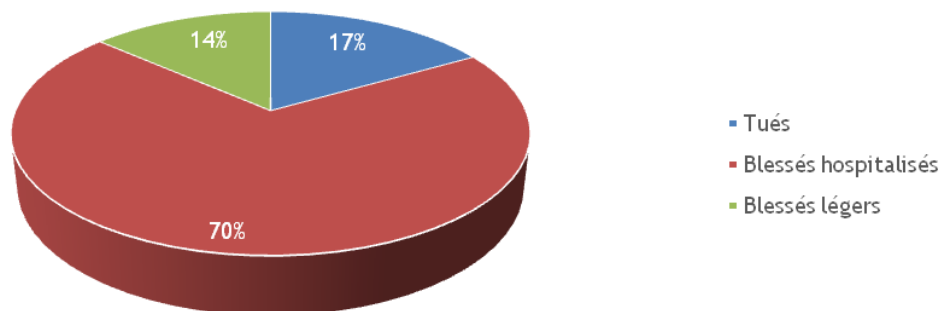
SOMMAIRE

I	L'accidentologie sur l'aire d'étude.....	3
II	La multiplicité des usages sur la RD3 crée les conditions de son insécurité et des taux élevés d'accidents graves	6
III	L'interventions des secours très contraintes	8

I- L'accidentologie sur l'aire d'étude

347 accidents ont été recensés au cours de la période « 2005 – 2015 » sur les axes de l'aire d'étude¹ (territoire de la COBAN).

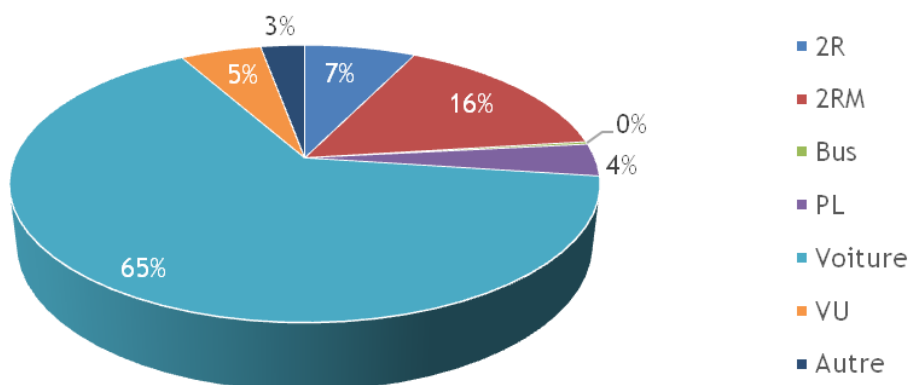
■ Gravité des accidents sur le territoire d'étude



Près de 17% des accidents recensés sur le territoire d'étude ont été mortels (soit 58 accidents mortels pour 347 accidents sur la période 2005-2015). Les accidents sont donc globalement plus graves que ceux de la Gironde. A titre de comparaison, sur l'ensemble du département de la Gironde, le pourcentage d'accident mortel n'est que de 4%.

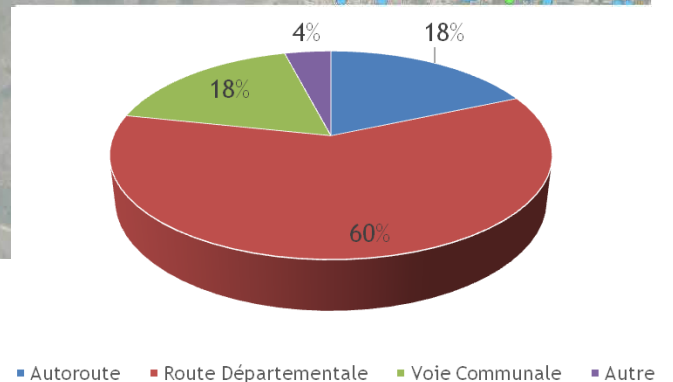
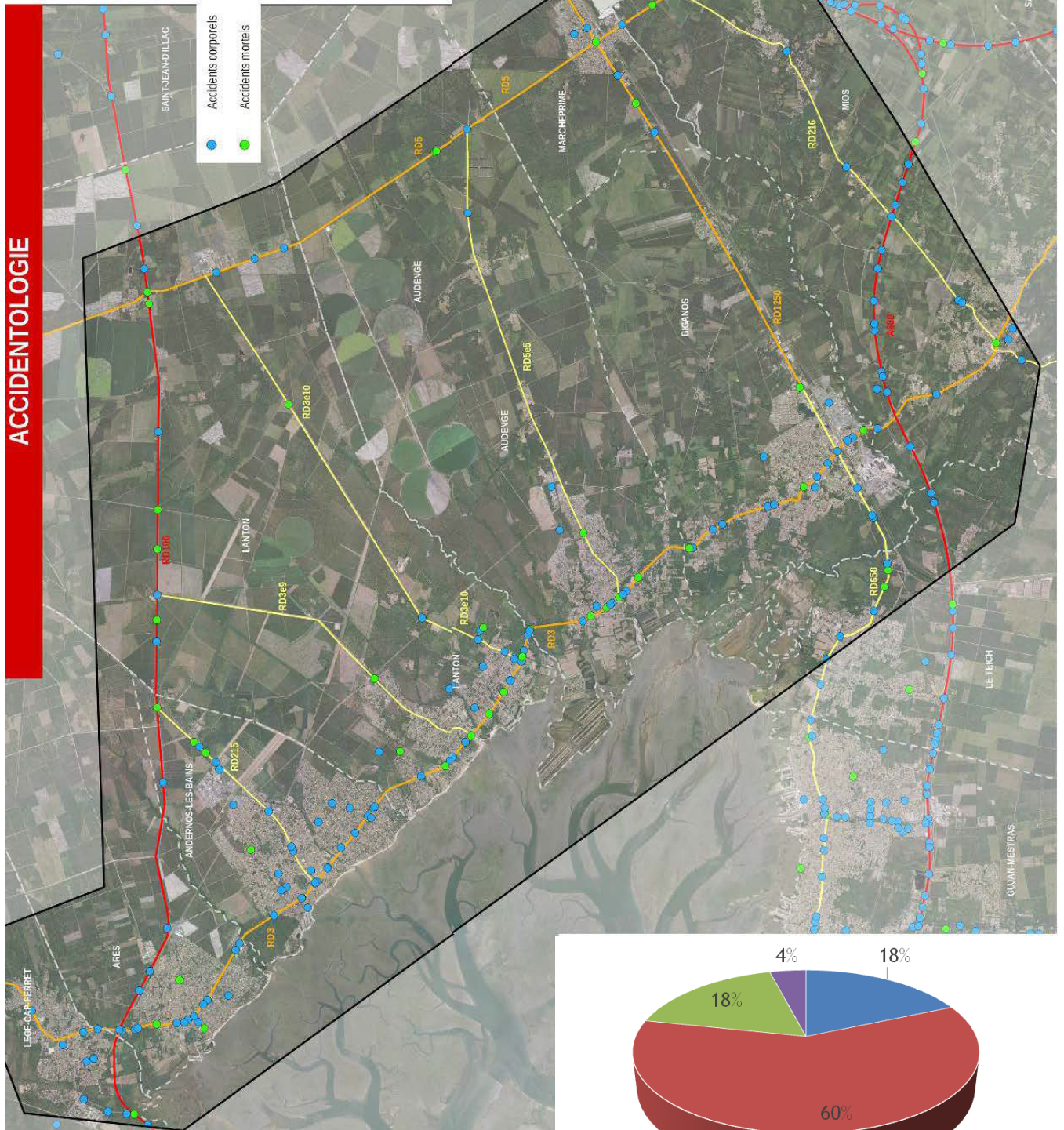
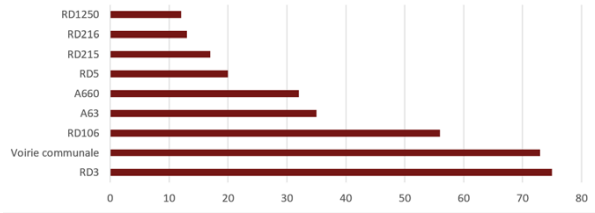
Plus particulièrement la RD3 montre la même part d'accidents mortels (17% des 75 accidents corporels recensés sur l'axe).

■ Véhicules impliqués dans les accidents



¹Source : fichiers BAAC de l'Observatoire Naturel Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) disponible en ligne sur la plateforme ouverte des données publiques françaises (<http://data.gouv.fr/>)

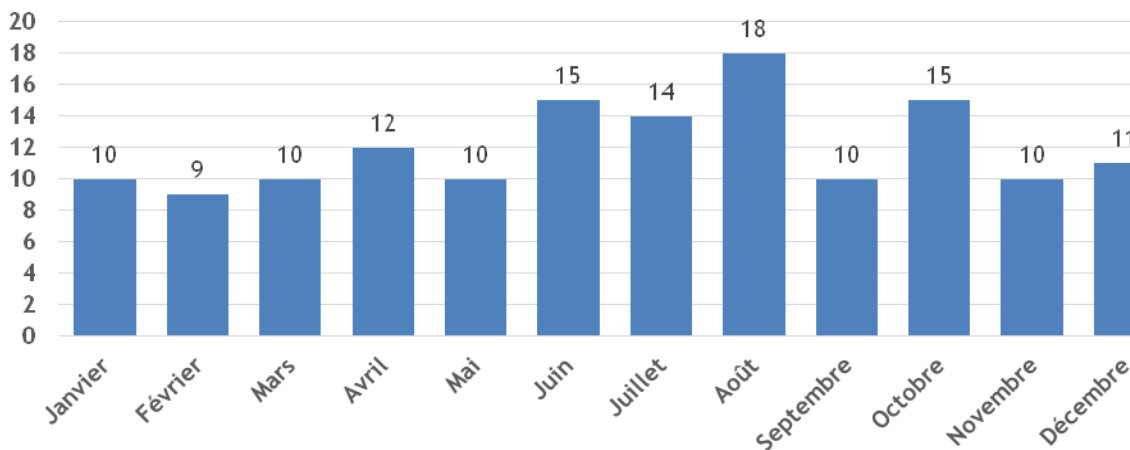
■ Localisation des accidents (mortels en vert)



La RD3 est l'axe sur lequel le plus d'accidents sont recensés, ce qui s'explique en partie par la traversée de zones urbanisées dans lesquelles les zones de conflits sont nombreuses (entrées/sorties de parking, traversées piétonnes, intersections...).

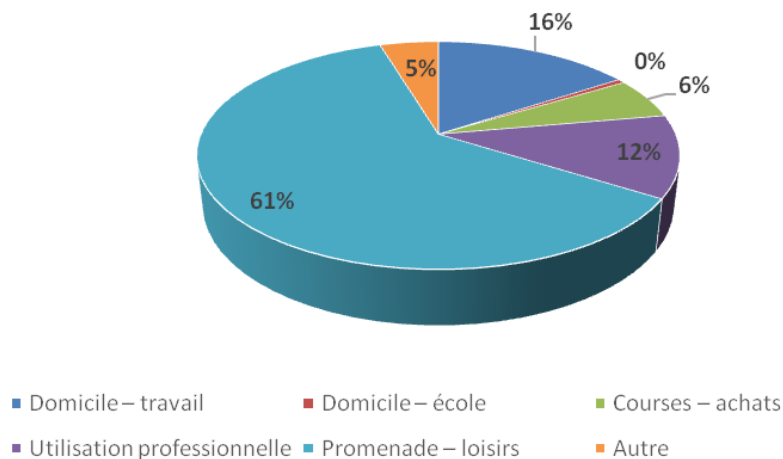
A contrario, la RD5 et les radiales (RD106 au Nord et RD1250 au Sud) sont peu accidentogènes.

■ Répartition des accidents au cours de l'année



On observe une recrudescence des accidents en période estivale. En moyenne 3,2 accidents par mois ont été observés chaque année sur les mois de Juin, Juillet et Août contre seulement 2,5 en moyenne durant le reste de l'année. Cela s'explique à la fois par l'augmentation du trafic global en été (+28%) et par l'augmentation des trajets de pour motifs loisirs (voir explication ci-dessous).

■ Répartition des accidents selon les motifs de déplacements durant les mois de Juillet et Août



Durant la période estivale, les accidents recensés lors de trajets pour motif de loisirs représentent 61% des accidents. Ceux-ci ne représentent pourtant que 43% du trafic. Il s'agit donc de déplacements fortement accidentogènes.

Les accidents liés à des déplacements pour affaires professionnelles (12% des accidents) sont cohérents avec le trafic qui leur est dédié (10% du trafic).

Les accidents sur le trajet domicile-travail sont peu nombreux puisqu'ils représentent 16% des accidents pour une part de trafic de 26%.

Enfin, les accidents pour motifs personnels (achats et autre) ne constituent que 11% des accidents alors qu'ils représentent 60% du trafic.

Les déplacements les plus accidentogènes sont donc ceux réalisés de manière occasionnelle voire unique

II- La multiplicité des usages sur la RD3 crée les conditions de son insécurité et des taux élevés d'accidents graves

■ La RD3 joue le rôle d'un axe de liaison interurbaine (Transit) et le rôle d'une voie de desserte locale

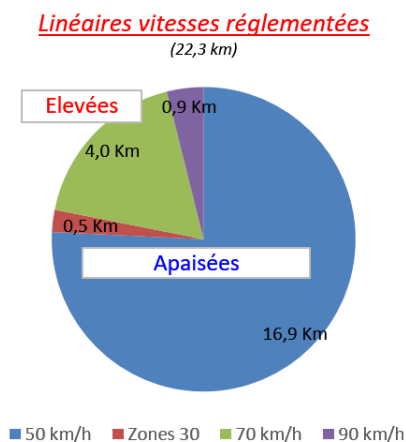
La RD3 constitue un axe structurant du réseau de l'aire d'étude. Il permet d'une part, de relier le nord du Bassin d'Arcachon (Lacanau, Le Porge, Lège-Cap-Ferret) au sud du Bassin d'Arcachon.

D'autre part, cet axe joue également un rôle de desserte locale des zones résidentielles et des pôles d'activités et touristiques du littoral. Cette fonction liée à la vie locale se traduit par une voie jalonnée de zones 30, de carrefours plans (Feux, giratoires, croix, té), d'accès riverains et d'accès à de nombreux services et n'est pas compatible avec un écoulement des trafics et une sécurité des déplacements.

Ainsi, la **RD3 entre Arès (RD106) et Biganos (RD650)** représentant un linéaire de **22 300 m** comprend :

- 17 300 m classés en agglomérations (78% du linéaire),
- 128 carrefours (7 hors aggro) => 1 carrefour tous les 140 m en aggro
=> 37 carrefours avec Priorité à Droite
- 4 zones 30, plus de 150 passages piétons,
- de nombreux accès riverains, commerces et services.

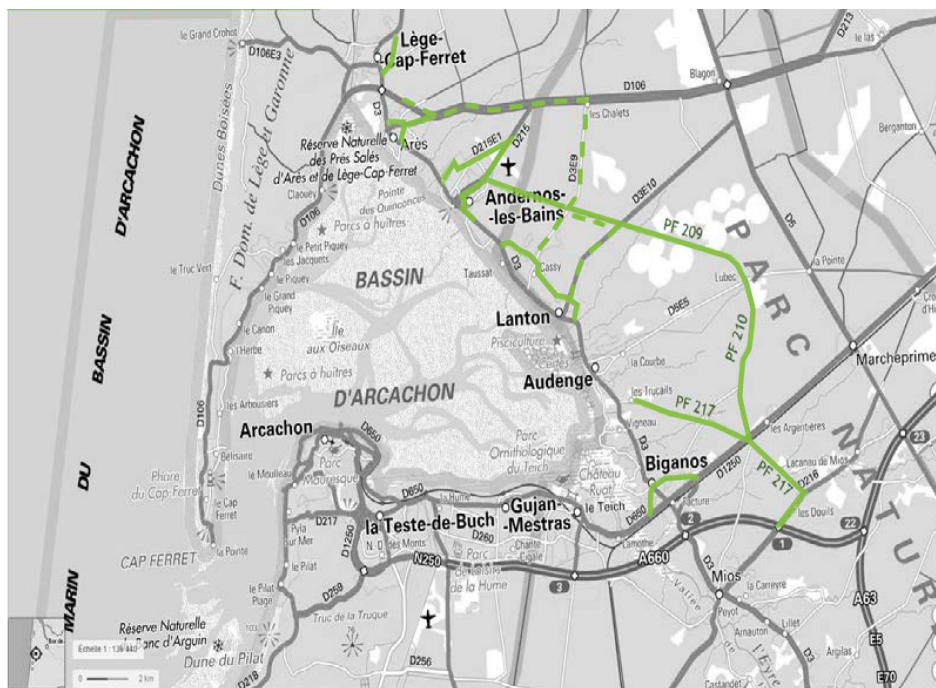
(Source : Données Centre Routier Départemental du Bassin d'Arcachon mai 2016) :



■ Développement d'itinéraires alternatifs

La forte congestion de la RD3 conduit un certain nombre d'usagers de la route à emprunter des itinéraires de substitution pour réaliser leurs déplacements Nord-Ouest / Sud-Est dans l'aire d'étude :

- Utilisation des pistes forestières ou de petites voies riveraines non adaptées ;
- Pistes forestières (PF : 209, 210, 217) ;
- Petit Contournement de Lanton (PCL) (Itinéraire route de la Sablière – avenue du Pont des Chèvres – Allée du Pont de Titoune à Lanton) ;
- Contournements d'Arès et Andernos ;
- Grand contournement par la RD5.



Sur l'avenue du Pont des chèvres à Lanton le trafic évolue de +354% entre mars et août 2017. 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...

A l'image de la piste forestière n°209 ci-dessus, les itinéraires de shunt sont peu capacitaires et ne bénéficient pas d'aménagements permettant une circulation en toute sécurité pour des volumes de transit importants (routes peu entretenues, non éclairées, pas de marquage au sol...).

■ Développement de comportements inadaptés

Dans ce contexte, les polices municipales constatent que les usagers utilisent de nombreux « shunts » pour optimiser leurs déplacements.

Les polices municipales constatent également que les usagers empruntent des itinéraires non autorisés à la circulation publique ou aux poids lourds. Voici quelques exemples illustrant cette situation :

- Utilisation des pistes DFCI (non ouvertes à la circulation publique) pour contourner les agglomérations d'Arcachon et de Lège et relier la RD106 et la RD3 en passant par le domaine « La Saussouze » ;
- Utilisation des pistes forestières (209) non carrossables et/ou non ouvertes à la circulation publique (entre avenue Maréchal Juin (Andernos) et RD3e9 (Lanton) ;
- Utilisation de la piste forestière (209) non ouverte à la circulation des poids lourds (entre avenue RD3e9 (Lanton) et RD3e10 (Lanton) ;
- Utilisation des pistes forestières (209 et 210) non ouvertes à la circulation des poids lourds (entre avenue RD3e10 (Lanton) hameau de Lubec (Audenge) et RD1250 (Biganos) ; Les portiques sont régulièrement détériorés ;
- Utilisation de petites voies communales riveraines et inadaptées aux passages de transit ;
- Utilisation du petit contournement de Lanton par les poids lourds (séquence « Allée du Pont de Titoune avenue du Pont des chèvres - route de La Sablière ») pourtant interdit aux poids lourds pour shunter la RD3 ;
- Circulation de poids lourds avec matières dangereuses dans les zones urbaines.

III- L'intervention des secours très contrainte

La RD3 se situe en milieu urbanisé. Les risques d'accidents sont nombreux tant pour les véhicules particuliers que pour les camions, motos, vélos et piétons.

Le contexte actuel pose de nombreux problèmes pour l'intervention des organismes de sécurité et de secours :

- De nombreux secteurs accidentogènes ;
- Une congestion récurrente de la RD3 inadaptée à des délais d'intervention contraints:
 - Les mauvaises conditions de circulation augmentent significativement les délais d'intervention des secours ;
 - Les services d'intervention d'urgence sont obligés de prendre de nombreux risques pour circuler au milieu des routes congestionnées du bord bassin (RD3, RD215, ...) ;
 - Les services de secours lorsqu'ils interviennent doivent faire preuve de beaucoup de vigilance pour éviter tout risque de sur-accident lorsqu'ils empruntent cet axe.
- Il n'existe pas de véritables solutions de déviation de la circulation en cas d'incidents (accidents) sur la RD3 :
 - les solutions adoptées consistent régulièrement à dévier la circulation par des voies secondaires qui traversent des secteurs résidentiels le temps de l'intervention ;
 - cette situation génère régulièrement des « sur-accidents » ;
- Aucune possibilité de réglementer la RD3 pour limiter l'accès à certains usagers : Poids lourds, transports de matières dangereuses (TMD), ... :
 - Le SDIS est intervenu pour un feu de camion-citerne transportant du carburant sur la RD3 en janvier 2017 (commune de Lanton) qui a vu son essieu arrière s'enflammer. Un périmètre de sécurité a dû être réalisé. Une escorte et une évacuation des habitations a été nécessaire pour conduire le véhicule vers la station-service d'Intermarché afin de procéder à un délestage et à la mise en sécurité du véhicule.
 - L'intervention du SDIS et de la police municipale a alors permis d'éviter un BLEVE (explosion).
 - S'il s'était produit dans ce secteur urbanisé, il aurait pu avoir des conséquences dramatiques en termes de vie humaine.
- Accès au massif forestier très compliqué :
 - Intervention dans le massif forestier rétro-littoral classé dans la catégorie « à risque » dans l'échelle de sensibilité du SDIS. Cette classification prend en compte le contexte particulier de ce secteur et les paramètres suivants : superficie continue du massif, difficultés d'accès, densité de la végétation, impacts des orages sur les départs de feux, ...
- Intervention sur d'autres territoires Girondins lorsque les casernes du SDIS (5 CIS du territoire de la COBAN) sont appelées en renfort ;
- Inversement pour l'intervention sur le territoire de la COBAN par des casernes extérieures en cas d'événement majeur ;

Il est à noter que la commune de Marcheprime connaît des situations identiques à l'intérieur de son agglomération avec la présence des RD5 et RD1250.

Ce constat soulève également la question **de la protection, de la sécurisation des centres-bourgs** traversés et celle de la capacité des réseaux.