

## Concertation préalable (14 mai au 30 juin 2018)

# 6 - Compararaision des scénarios

# SOMMAIRE

<b>I Effets sur le système global des mobilités .....</b>	<b>3</b>
<b>II Effets sur les milieux naturels .....</b>	<b>4</b>
<b>III Effets sur l'occupation des sols et les milieux forestiers .....</b>	<b>4</b>
<b>IV Effets sur les autres facteurs environnementaux .....</b>	<b>4</b>
<b>V Effets socio-économiques .....</b>	<b>4</b>
<b>VI Synthèse de la comparaison des trois scénarios .....</b>	<b>5</b>

## I- Effets sur le système global des mobilités

L'ambition du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin est de proposer une évolution du système des mobilités qui pourrait répondre aux objectifs retenus par les porteurs du projet suite à la phase de pré-concertation. Ces objectifs sont rappelés en partie 3 de ce document.

L'ambition du projet est également de déterminer un système de mobilité qui puisse répondre à la fois aux besoins de déplacement actuels et à ceux des trente prochaines années.

Les constats issus des études de diagnostic (opportunité, déplacements, trafics, ...) et des ateliers d'acteurs de la fin d'année 2017 (phase de pré-concertation) mettent en avant la singularité de ce territoire en termes d'évolutions démographiques et économiques.

Ils montrent également que le territoire de la COBAN, polarisé en centres-bourgs, hameaux, portes d'entrée multiples, possède de nombreux pôles générateurs de déplacements : centres urbains, établissements scolaires, zones d'activité, etc.

Le PDDNB dispose que l'amélioration de la mobilité ne peut se résoudre par une solution unique. C'est bien la combinaison de différents outils, de différents leviers avec un aménagement du territoire judicieux qui apportera des réponses variées, adaptables et mutables pour accompagner le développement de ce territoire.

Le PDDNB dispose également que l'amélioration de l'offre de mobilité passe par un rapprochement de cette offre des centres de vie, par sa meilleure accessibilité et enfin par une interconnexion des différents supports de mobilité adaptée.

De même, le développement des modes de déplacements actifs (vélo, marche, ...) ne peut être obtenu que si les cheminements sont sécurisés et si les services associés sont suffisamment développés.

Le scénario 2 et surtout le scénario 3 répondent à cette ambition :

- Ils prévoient 5 carrefours de mobilité dans les centres villes et 5 pôles d'échanges secondaires situés à la frontière des secteurs urbanisés. Leur proximité les rendrait très accessibles aux résidents et constituerait un levier pour un report modal efficace vers les transports en commun et les navettes. En même temps, la proximité des pôles secondaires des secteurs touristiques permettrait d'envisager un stationnement des touristes journaliers à l'extérieur des centre-bourgs et l'utilisation des navettes pour terminer leurs parcours ;
- La réalisation d'une nouvelle infrastructure à l'arrière des secteurs urbanisés aurait pour vocation de capter tous les déplacements de moyenne et longue portée. La RD3 perdrait ainsi 25 à 35% de son trafic actuel. Cet effet d'apaisement de la circulation est plus important dans le cadre du scénario 3 que du scénario 2. Il rend pertinent la transformation progressive de la RD3 en zone apaisée pour lui donner une vocation de desserte locale. L'apaisement de la RD3 ouvrirait l'espace public aux modes doux et sécuriserait leurs déplacements. Ce nouvel espace ouvert aux vélos permettrait la mise en service de navettes ou minibus électriques entre Lège-Cap-Ferret et Biganos par la piste cyclable (RD802) qui longe la RD3. La circulation de ces navettes en site propre dans les sections de la piste situées en agglomération deviendrait compatible avec celle des vélos disposant d'un nouvel espace sécurisé sur la RD3. Un fonctionnement en site propre de ces navettes améliorerait significativement la vitesse commerciale et l'attractivité de l'actuelle ligne 610 ;
- La réalisation d'une nouvelle infrastructure routière à l'arrière des secteurs urbanisés desservant les 5 pôles d'échange secondaires constituerait également une opportunité pour mettre en service une nouvelle ligne de transport en commun à destination de la gare de Marchepierre. L'accessibilité des 5 pôles combinée avec une nouvelle ligne performante améliorerait l'attractivité du Train Express Régional pour les communes du Nord ;
- Enfin, cette nouvelle voie permettrait de faciliter l'intervention des secours en cas d'incident dans les centres urbains ou le massif forestier. En cas d'accidents dans les centres urbains, elle offrirait aux services de secours la possibilité de dévier les flux de circulation et d'éviter des routes ou des chemins inadaptés.

Le scénario 2 s'apparente au scénario 3 et bénéficie d'avantages comparables. L'éloignement des trois pôles d'échanges secondaires de Lanton et d'Audenge rendrait le système global des mobilités proposé un peu moins attractif. L'éloignement de ces pôles ne favoriserait pas l'abandon de l'usage de la voiture au profit des modes actifs (vélo, marche à pied) et alternatifs (bus, navettes).

Le scénario 1 ne répond pas aux ambitions des porteurs du projet pour ce territoire en termes de mobilité. Il constitue toutefois une réponse préférable à un statu quo, reconnu par les participants à la pré-concertation comme la réponse la moins acceptable.

## II- Effets sur les milieux naturels

La richesse des milieux naturels de l'aire d'étude se traduit par une densité importante de zones de protection, de nombreuses lagunes, par un réseau hydrographique dense, des landes humides, de nombreuses espèces de faune et de flore patrimoniales, de nombreux cœurs de biodiversité et des corridors écologiques.

Les analyses réalisées par les acteurs lors des ateliers thématiques de fin 2017 ont confirmé la nécessité de privilégier, dans le cas de nouvelles infrastructures, des passages empruntant des fuseaux existants : routes, pistes forestières, chemins, lignes RTE, etc., de façon à préserver les milieux naturels et le massif forestier.

Les études réalisées montrent que les secteurs, aux plus forts enjeux écologiques, se concentrent sur la frange littorale Nord-Est du Bassin d'Arcachon : sites Natura 2000, zones humides, sites du Conservatoire du Littoral, ZNIEF. D'autres zones à enjeux sont également identifiées à l'intérieur des terres, notamment sur le réseau hydrographique au niveau des embouchures avec le Bassin d'Arcachon :

- Ruisseau de Cirès entre Andernos-les-Bains et Arès ;
- Domaine de Certes-Graveyron avec le ruisseau de Lanton, ruisseau du Milieu et ruisseau de Passaduy ;
- Ruisseau de Lacanau et ses affluents.

Selon les analyses réalisées, le scénario 1 est celui qui évite le plus les milieux naturels. Il est cependant à noter que c'est celui qui permet le moins d'évolutions du système des déplacements par rapport à la situation actuelle, marquée par un usage important de la voiture et les nuisances associées.

Les études confirment que les scénarios 2 et 3 proposant de nouvelles infrastructures auraient plus d'incidences

sur le milieu naturel. On note toutefois que :

- l'éloignement du scénario 2 par rapport au littoral constitue un avantage par rapport au scénario 3 car les cœurs de biodiversité sont plus importants en se rapprochant du littoral ;
- les scénarios 2 et 3 sont les plus efficaces pour réduire le trafic de la RD3, source de pollutions sur la frange littorale (pollution des milieux naturels par les hydrocarbures, pollution de l'air, sonore, visuelle, ...) ;
- les scénarios 2 et 3 répondent à l'exigence minimum consistant à mobiliser en priorité des fuseaux existants (routes, pistes forestières, chemins, lignes RTE, ...).

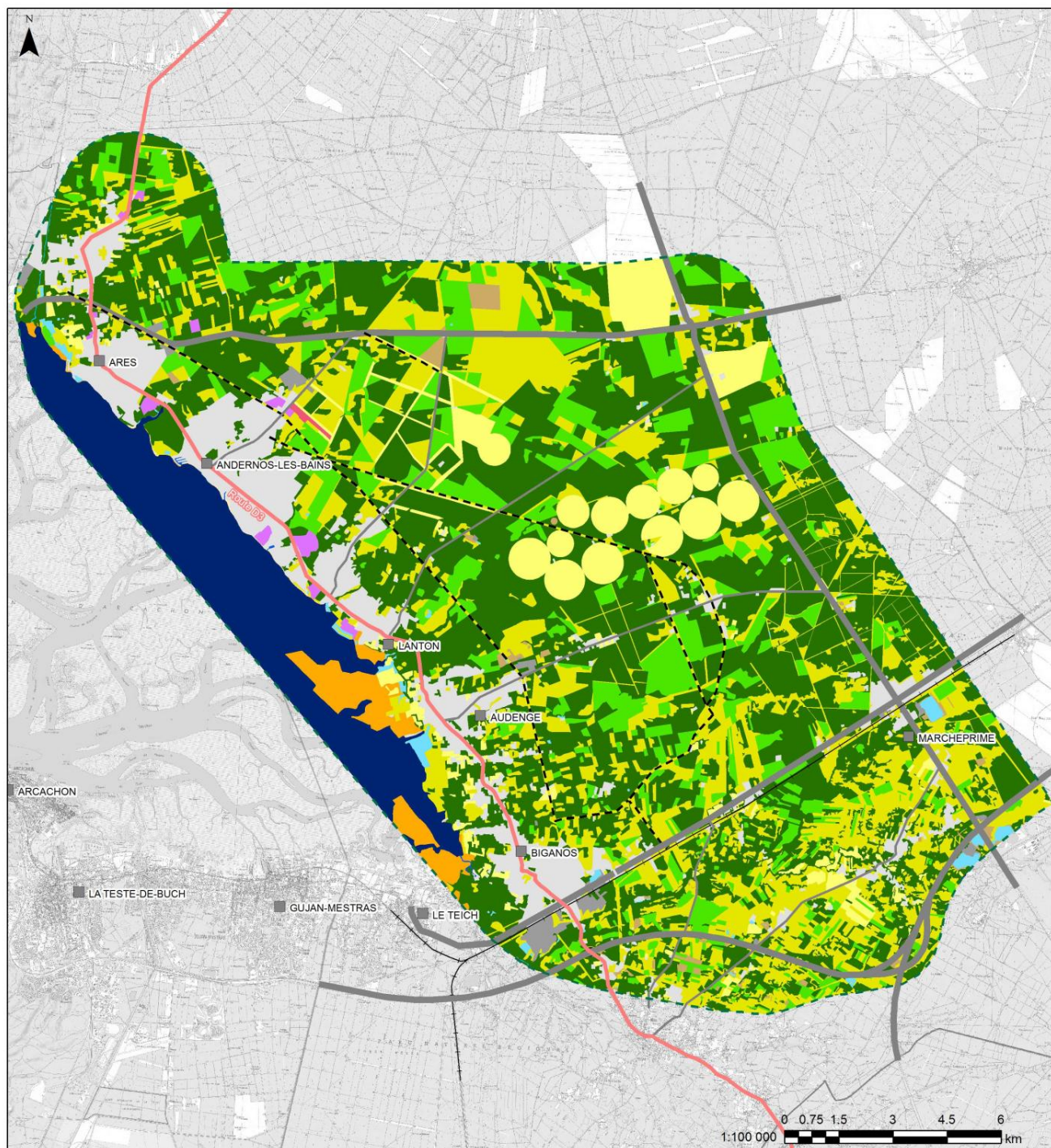
## III- Effets sur l'occupation des sols et les milieux forestiers

Le scénario 1 est le scénario qui aurait le moins d'effets sur les emprises naturelles car il mobilise principalement des milieux anthropisés.

Le scénario 2 est le scénario qui nécessite le plus d'emprises, notamment des surfaces agricoles.

Le scénario 3 nécessite un peu moins d'emprises naturelles que le scénario 2. Il constitue, néanmoins, le scénario le plus impactant pour les milieux forestiers





### Milieux forestiers

- Jeunes peuplements forestiers (NIE 1)
- Zones boisées (NIE 2)

### Milieux aquatiques et humides

- Bassin d'Arcachon (NIE 2)
- Domaine maritime (NIE 2)
- Réseau hydrographique (NIE 2)
- Retenus d'eau (NIE 2)

### Milieux agricoles

- Jachères - Friches - Landes (NIE 2)
- Autres cultures (NIE 1)

### Milieux anthropisés

- Aéroports - Aérodromes (NIE 1)
- Campings principaux (NIE 0)
- Réseau autoroutier (NIE 0)
- Zones d'activités (NIE 0)
- Zones urbaines (NIE 0)

### Autres milieux

- Sable (NIE 2)
- Sédiments (NIE 2)
- Sol nu (NIE 1)

\* NIE : Niveau d'intérêt écologique

### Éléments structurants du territoire

- Réseau routier principal
- Réseau routier secondaire
- Voie ferrée
- Ligne RTE et/ou piste forestière

### Autres informations

- Aire d'étude de la phase 1
- Localisation ponctuelle des villes
- Route départementale 3 (RD3)



© 2017 - 03 - Département de la Gironde - Direction des Infrastructures  
Sources : ©Département de la Gironde, ©SCAN 25 (2017), OCCSOL (2004) - Cartographie: Biotope (2017)

## IV- Effets sur les autres facteurs environnementaux

### Risques majeurs (inondation, feux de forêt, transport de matières dangereuses)

L'aménagement d'une nouvelle infrastructure routière (scénarios 2 et 3) alternative aux infrastructures actuelles permettrait d'améliorer les conditions d'intervention des services d'urgence et de secours et d'avoir un effet positif au regard des risques majeurs.

En effet :

- La congestion de la RD3 et l'absence d'itinéraires de délestage conduit un certain nombre d'utilisateurs à emprunter des itinéraires de substitution (pistes 209, 210, 217), malgré les interdictions de circulation. Cette fréquentation, parfois importante, pose un double problème : elle accroît le risque de départ de feu et gêne l'intervention des secours.
- Concernant le transport des matières dangereuses, l'aménagement d'une nouvelle voie permettant d'améliorer les conditions de circulation et de reporter une grande partie du trafic poids lourds de la RD3 devrait diminuer le risque de pollution accidentelle et améliorer les conditions d'intervention des services d'urgence et de secours.

### Paysage et patrimoine

Sans mesures d'accompagnement adaptées, l'aménagement d'une nouvelle infrastructure (scénarios 2 et 3) aurait potentiellement des effets négatifs sur l'unité paysagère et le patrimoine du Nord Bassin car il contribuerait à une nouvelle coupure des paysages existants. Un traitement paysager spécifique serait nécessaire pour préserver les caractéristiques paysagères des sites traversés.

### Cadre de vie des riverains

En sortant une partie du trafic de transit de la RD3 (entre 25 et 35%), les scénarios 2 et 3 permettent de minimiser le bruit routier et d'éviter ainsi la mise en place de mesures d'isolation phonique des maisons et appartements riverains. En revanche, le scénario 1 nécessite la suppression de 92 PNB (cf. Partie 2.F du présent document) et la protection de 206 personnes, soit plus de 85% du nombre total des personnes et des bâtiments exposés au bruit de la RD3. Le coût du traitement de ces points noirs du bruit est évalué à un peu plus de 1,5 million d'euros.

L'abaissement du trafic permettrait de réduire la pollution pour les 12 000 personnes habitant à moins de 300 mètres de la RD3 (dont 23 % ont plus de 65 ans et 15% moins de 15 ans).

18 sites sensibles à la pollution atmosphérique sont également recensés au sein de cette zone située à proximité de la RD3 (crèches, écoles maternelles et élémentaires, collèges, centres hospitaliers, ...). Dans ce contexte, les scénarios 2 et 3 constituent une réponse plus pertinente, favorisant une diminution de la pollution atmosphérique liée à une réduction significative de la circulation routière en centre-ville.

## V- Effets socio-économiques

Les effets socio-économiques des différents scénarios peuvent s'évaluer selon les critères suivants :

### Coût d'investissement des scénarios

- Le scénario 1 : 30 millions d'euros ;
- Le scénario 2 : 90 millions d'euros ;
- Le scénario 3 : 100 millions d'euros.

### Amélioration de la sécurité des déplacements

- N'apportant pas de modifications significatives du système des mobilités existantes, le scénario 1 ne corrigera pas l'accidentologie routière, les conflits d'usages sur la RD3, l'usage d'itinéraires alternatifs traversant des lotissements, ni les conditions d'intervention des secours ;
- Le scénario 3, le plus efficace en termes d'apaisement de la RD3 et de reports modaux, sera le plus performant pour le critère sécurité.



## Attractivité du territoire (emploi, tourisme, ...) et milieux humains

- L'amélioration du système des mobilités conditionne l'attractivité d'un territoire ;
- Les transports en commun et les transports de proximité efficaces ont un intérêt particulier pour les personnes âgées, les étudiants, les personnes en insertion sociale, les personnes en recherche d'emploi, les personnes à mobilité réduite et les touristes ;
- L'apaisement de la RD3 et la réduction de son trafic contribuera à une amélioration du cadre de vie : diminution de la pollution sonore, visuelle, etc. ;
- Le scénario 3 semble conforter le plus l'attractivité du territoire.

## Amélioration des temps de déplacement

- Accessibilité de la gare de Biganos pour les communes du Nord (Lège-Cap-Ferret, Arès et Andernos-les-Bains) : le scénario 3 permet un gain de temps estimé à 11 minutes, le scénario 2 un gain estimé à 8 minutes et le scénario 1, un gain estimé à 3 minutes ;
- Accessibilité de la gare de Marcheprie pour les communes du Nord (Lège-Cap-Ferret, Arès et Andernos-les-Bains) : les gains estimés pour les 3 scénarios ne sont pas significatifs ;
- Accessibilité de la gare de Marcheprie pour les communes du centre (Audenge et Lanton) : le scénario 3 permet un gain estimé à 4 minutes. Pour les deux autres scénarios, les gains ne sont pas significatifs ;
- Accessibilité de l'aire de covoiturage de Querquillas : le scénario 3 (le plus proche des centres urbains) est le plus efficace pour améliorer les temps de déplacement ;
- Accessibilité de la métropole bordelaise (Nord ou Sud) : pas de différences significatives entre les trois scénarios. Ils améliorent tous les temps de déplacement de l'ordre de 5 à 10 minutes selon les communes d'origine ;
- Déplacements Nord-Sud : les gains obtenus sont proportionnels à la distance parcourue. Le scénario 3 (le plus direct) permet les gains les plus importants.

## Activité économique

- Effets sur les exploitations agricoles et forestières

Les trois scénarios pourraient avoir des effets sur les exploitations agricoles et forestières proportionnels à leurs d'emprises. Les principaux impacts à attendre peuvent se regrouper en deux rubriques :

- un effet d'emprise par le projet provoquant la suppression de sols à vocation agricole ou forestière et la diminution de la superficie des exploitations touchées ;
- un effet de coupure des unités parcellaires et des cheminements qui peut se traduire par des effets d'enclavement, des difficultés de travail, d'accès et des allongements de parcours.

- Effets sur les autres activités

Les scénarios 2 et 3 proposent un fuseau qui passe à proximité :

- de la zone d'activités industrielles et artisanales d'Andernos-les-Bains ;
- du Casino d'Andernos-les-Bains ;
- d'un bâtiment agricole au lieu-dit Haouteyre ;
- du centre de tri et de transit de déchets situé sur la commune de Lanton ;
- en limite de la zone d'activités et du CET d'Audenge.

Aucun scénario n'affectera l'infrastructure touristique.

Les scénarios 2 et 3 devraient avoir un impact positif sur les activités économiques (tourisme, services, commerces, zones d'activités) grâce à l'amélioration des conditions de mobilité.

## VI- Synthèse de la comparaison des trois scénarios

En matière de mobilité, la comparaison des 5 principaux objectifs recherchés dans le cadre du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin figure dans le tableau suivant :

	Scénario n°1	Scénario n°2	Scénario n°3
<b>Faire évoluer le système global des mobilités</b>			
Améliorer l'attractivité des transports collectifs	-	+	++
Développer les reports d'usage de la voiture vers d'autres modes de déplacement	-	+/-	++
Faciliter et sécuriser la pratique du vélo et de la marche	+/-	+	++
Participer au développement apaisé des territoires et de la RD3	-	+	++
Favoriser la mise en œuvre des objectifs des 2 schémas de la COBAN	-	+	++

L'analyse socio-économique et environnementale du projet présentée ci-avant peut être illustrée par une comparaison globale de l'ensemble des enjeux liés aux trois scénarios. Ces derniers sont présentés de manière détaillée dans les études mises à disposition sur le site Internet du projet.

<b>Préserver les milieux naturels</b>			
Impacts surfaciques sur les habitats (Naturels et espèces) à forts enjeux	++	-	--
Impacts surfaciques sur les réservoirs de biodiversité	++	-	--
Interception de cours d'eau (Ruptures des continuités écologiques)	++	-	-
<b>Effets sur l'occupation des sols et les milieux forestiers</b>			
Milieux agricoles	+/-	--	-
Milieux forestiers	+/-	-	-
<b>Effets sur les autres facteurs environnementaux</b>			
Risques majeurs	-	+	+
Paysage et patrimoine	+	+/-	+/-
Cadre de vie des riverains	-	+	+
<b>Effets socio-économiques</b>			
Coût d'investissement des scénarios	++	-	-
Amélioration de la sécurité des déplacements	+/-	+	++
Attractivité du territoire (emploi, tourisme, ...) et milieux humains	-	+	++
Amélioration des temps de déplacement	-	+	++
Activité économique	=	+	++