



BILAN DU GARANT

Projet de Déplacements Durables
du Nord Bassin d'Arcachon
Concertation préalable

14 mai 2018 – 30 juin 2018

Hélène SARRIQUET
Désignée par la Commission nationale
du débat public (CNDP)

Le 30 juillet 2018

Bilan du garant

Projet de déplacements durables du Nord Bassin d'Arcachon

14 mai 2018– 30 juin 2018

SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET	3
LES CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION	8
CONTEXTE DU PROJET	9
DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION	10
Préparation de la concertation	10
Mise en place et fondement de la mission de garant	11
Relations avec le maître d'ouvrage	12
Relation avec les autres parties prenantes	12
La charte de la concertation	12
La phase de pré-concertation	12
ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION	13
Les outils d'information	13
Les moyens pour participer	15
Bilan qualitatif de la concertation	17
RESULTAT DE LA CONCERTATION	17
Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation	17
Évolution du projet résultant de la concertation	21
AVIS DE LA GARANTE SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION	22
L'information du public	22
L'expression du public	23
Les réponses du maître d'ouvrage	23
Les points de convergence et de divergence	23
RECOMMANDATIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC À METTRE EN OEUVRE JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE	24
ANNEXE: Charte de la concertation	25

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

- **MAITRE D'OUVRAGE : Le Conseil Départemental de la Gironde**

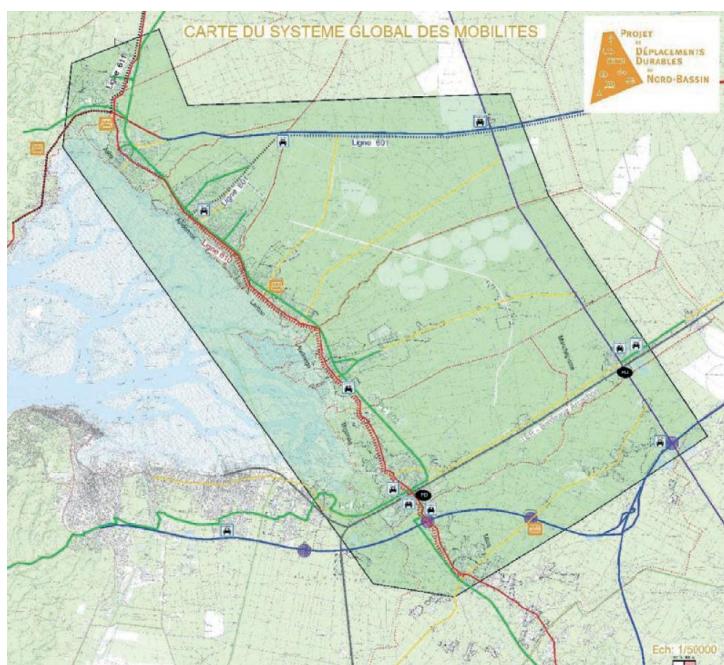
Le projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon est porté par le Conseil Départemental de la Gironde présidé par M Gleyze. La concertation est menée sur 8 communes du nord bassin : Lège-Cap ferret, Arès, Andernos, Lanton, Audenge, Biganos, Marcheprime et Mios, correspondant à l'entité juridique de la communauté de communes : la COBAN devenue communauté d'agglomération au 1^{er} janvier 2018 qui accueille 64 092 habitants en 2015 sur 594,83km².

- **CONTEXTE :**

Les besoins en mobilités sur le Nord Bassin d'Arcachon sont anciens. Depuis près de 30 ans, des études ont été engagées pour une nouvelle route : 1990, 1994, 2000-2014. Le dernier tracé a été inscrit au schéma routier départemental avec une voie rétro-littorale pour désengorger le trafic (mise en service prévue 2021/2028).

Devant les difficultés, le Département de la Gironde a souhaité repenser globalement et durablement le modèle actuel de déplacements- tout voiture- et a porté la concertation sur un projet global de déplacements durables sur le Nord Bassin d'Arcachon tout en n'ayant que la compétence routière. L'enjeu de cette concertation a été de s'associer aux autres collectivités territoriales compétentes en matière de mobilité : COBAN, SYBARVAL -syndicat mixte en charge du SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) du Bassin d'Arcachon et du Val de Leyre (pays Barval), NRA- Nouvelle Région Aquitaine et les 8 communes du territoire, pour élaborer un projet partagé de déplacements durables.

- **CARTE DU PROJET, PLAN DE SITUATION :**



- **OBJECTIFS :**

Les études de diagnostic tant du Département que de la COBAN et la phase de pré-concertation menée

avec les acteurs publics et associatifs durant le dernier trimestre 2017 ont permis de définir les objectifs du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon:

- ➔ Faire évoluer le système global des mobilités en tenant compte des orientations du territoire, des besoins futurs, en s'adaptant aux besoins de tous les usagers et en développant les supports d'information et les actions de communication relatives aux offres de mobilité.
- ➔ Améliorer l'attractivité des transports collectifs, en adaptant la place de la voiture, en augmentant la fréquence et la vitesse commerciale des bus et en développant une offre de transports de proximité.
- ➔ Développer les reports d'usage de la voiture vers d'autres déplacements, en améliorant l'attractivité des pôles d'échanges intermodaux existants (gares de Biganos et Marcheprime), en créant de nouveaux pôles d'échanges répartis sur le territoire et en développant les aires de co-voiturage.
- ➔ Faciliter et sécuriser la pratique du vélo et de la marche en améliorant la continuité des réseaux cyclables, en sécurisant les cheminements cyclables et piétonniers et en développant des sites pour le stationnement sécurisé des vélos.
- ➔ Participer au développement apaisé et sécurisé du territoire et redonner à la RD3, sur les 24,5 kms concernés, sa vocation de desserte locale, en rapprochant les offres de mobilité des lieux de vie et de service, en apaisant la circulation de la RD 3 dans la traversée des 8 centres-bourgs, en sécurisant les déplacements de tous les usagers, en facilitant l'intervention des services de secours et en restreignant l'accès des centres-bourgs pour certains transports (poids lourds, livraisons, transports de matières dangereuses).

- **CARACTÉRISTIQUES :**

Le projet de déplacements durables soumis à la concertation comprend un socle commun d'actions déclinées dans les schémas de « Mobilités » et des « Modes Doux » adoptés par la COBAN le 13 février 2018 et trois scénarios d'aménagements routiers.

- A- **Le socle commun** prévoit notamment :

- la mise en œuvre de plans de mobilité autour des pôles générateurs de déplacements (établissements scolaires, zones d'activité, établissements administratifs, etc.);
- la création d'une plateforme d'information mobilité et la mise en place d'une politique de sensibilisation et de communication autour des offres de mobilités;
- l'amélioration de l'offre existante en transports collectifs par une adaptation du fonctionnement de la ligne TransGironde n°610 (boucles ou segments) et du Transport à la demande (TAD);
- le renforcement des pôles d'échanges existants de Marcheprime et Biganos (signalétique, billetterie, parcs de stationnement deux-roues sécurisés, ...) ainsi que des points d'arrêts des transports en commun;
- la réalisation d'aménagements de sécurité afin d'améliorer les conditions de déplacement des cyclistes et des piétons:
 - création d'un sas cycliste à l'amont des feux tricolores afin de dégager une zone facilitant l'insertion des cyclistes aux carrefours,

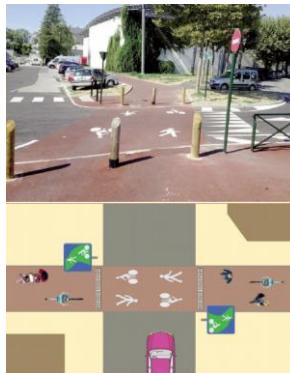


De futurs potentiels SAS vélo aux feux tricolores de Marcheprime. Cerema.

- autorisation des « cédez-le passage » cyclistes au feu rouge,



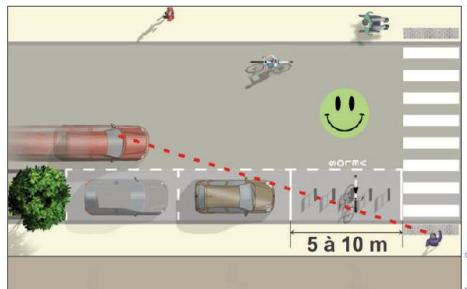
- réalisation de marquages (pictogrammes vélos et piétons) au niveau des traversées de voies vertes et de pistes cyclables,



- réalisation de marquages au sol des entrées des zones de circulation apaisée,



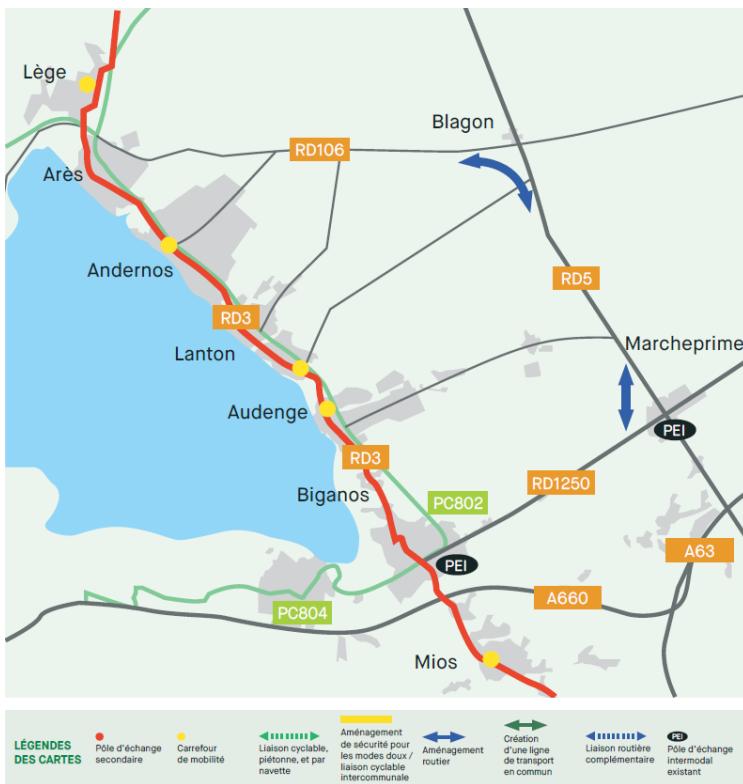
- neutralisation des places de stationnement voiture en amont des passages piétons.



- l'implantation de 5 carrefours de mobilité (ou lieux de connexion) entre les différents modes de déplacements dans les centres urbains afin d'assurer une meilleure intermodalité (transports en commun, co-voiturage, vélo, marche, ...): à Lège-Cap-Ferret : avenue de la Gare, à Andernos-les-Bains: esplanade du Broustic, à Lanton: avenue de la Libération, à Audenge: entrée du domaine de Certes et à Mios: avenue de la République.
 - la mise en œuvre d'une gouvernance partagée de la mobilité au niveau de la COBAN,
 - et, à terme, une réflexion concernant l'extension de cette compétence au niveau du Pays Barval.
- Le bon développement des actions de ce socle commun est en grande partie conditionné par un délestage (apaisement) de la RD 3 au profit des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

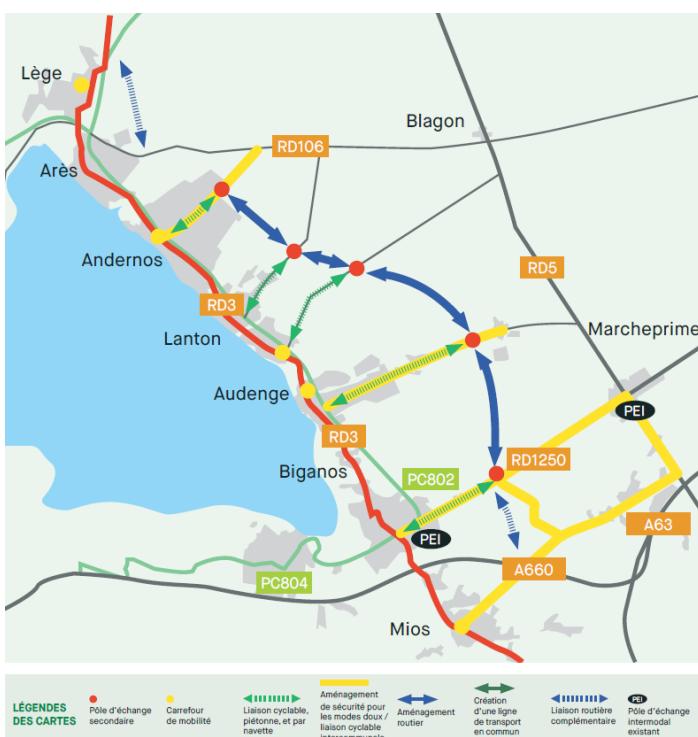
B- Scénario 1

Le scénario 1 constitue le projet de moindre coût et de moindre impact environnemental. Il repose sur les actions fondamentales du socle commun et sur la création de 2 bretelles de liaison routières à Blagon (RD 106/RD 5) et Marcheprime (RD 5/RD 1250).



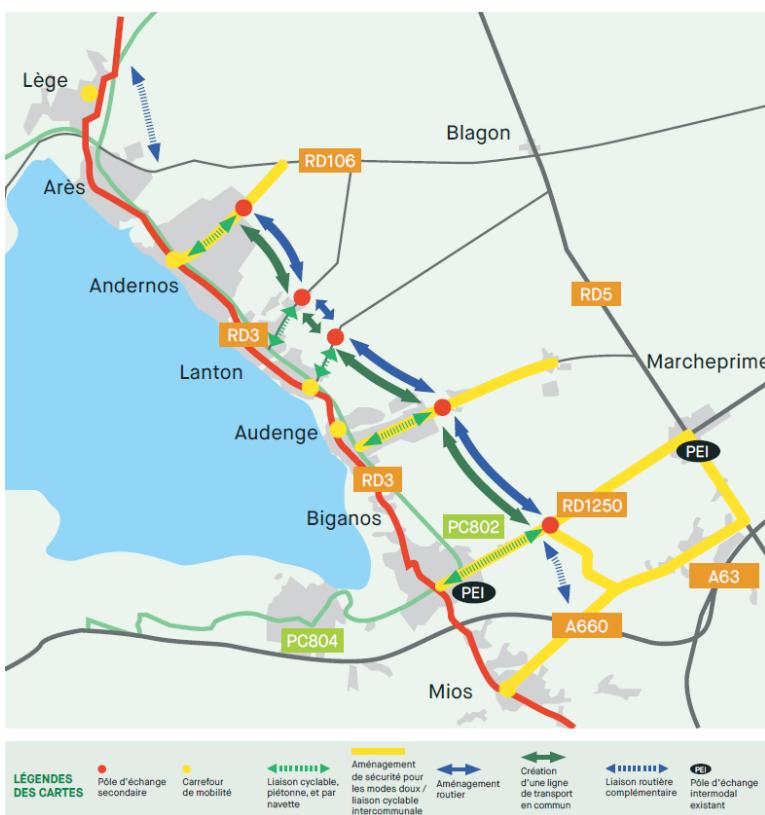
C- Scénario 2

Le scénario 2 améliore l'attractivité des transports en commun et conduit à un début d'apaisement de la RD3. Ce scénario permettra le développement du socle commun d'actions, notamment les aménagements de sécurité pour les piétons et cyclistes et le développement des liaisons cyclables intercommunales. Ce scénario comprend la création de 5 pôles d'échanges secondaires en retrait des secteurs urbanisés, des liaisons entre les centres urbains et les pôles d'échanges secondaires par navettes et pour les piétons et cyclistes. Il devrait permettre la poursuite de la transformation de la RD 3 en voie urbaine et la transformation des pistes forestières 209/210 en voie routière de délestage qui pourrait capter entre 15 et 25% du trafic routier de la RD 3. Il annonce aussi la possibilité de 2 liaisons routières complémentaires : contournement de Lège au nord et liaison avec l'échangeur n°1 de l'A 660 au sud.



D- Scénario 3

Le scénario 3 privilégie les modes doux et assure un apaisement renforcé de la RD 3. Ce scénario assure un bon développement du socle commun en faveur des transports collectifs et des piétons ou cyclistes (développement aussi des liaisons cyclables intercommunales). Ce scénario prévoit la création de 5 pôles d'échanges secondaires en rapprochant 3 d'entre eux des zones urbanisées par rapport au scénario 2. Les liaisons par navettes et pour les piétons et cyclistes, entre les centres bourgs et les pôles d'échanges secondaires, sont de ce fait plus courtes. Ce scénario permet la poursuite de la transformation de la RD 3 en voie urbaine avec des zones de circulations apaisées (zones 30), la priorisation des transports en commun aux carrefours avec évolution vers un fonctionnement partiel de type de transport en commun en site propre, la création d'une nouvelle ligne de bus interurbaine en connexion avec le pôle intermodal de Marcheprime. Du point de vue routier, ce scénario utilise les emprises d'une ligne RTE pour la création d'une voie rétro-littorale et devrait permettre de capter 25 à 35% du trafic de la RD3. Il énonce aussi, comme le scénario 2, la possibilité de 2 liaisons routières complémentaires : contournement de Lège au nord et liaison avec l'échangeur n°1 de l'A 660 au sud.



• COÛT :

Les coûts d'investissements des 3 scénarios comprennent les actions du socle commun réalisables en fonction du scénario choisi :

- Scénario 1 : 30 millions d'euros,
- Scénario 2 : 90 millions d'euros,
- Scénario 3 : 100 millions d'euros.

Les scénarios 2 et 3, en créant les conditions d'apaisement de la RD 3 à des degrés plus ou moins poussés, favorisent le développement des transports en commun et des modes doux de déplacements sur ce même axe.

• CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGEE :

S'agissant d'un projet global de déplacements durables réalisable par plusieurs maîtres d'ouvrage, la

mise en service des divers projets n'est pas unique. Mais il existe une interdépendance certaine entre les différents modes de mobilités. Comme l'affirme le Président de la COBAN, *la bonne réalisation des actions décidées par la COBAN dans le cadre des schémas « Mobilités » et « Modes doux » est en grande partie conditionnée à un délestage de la RD 3 au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle*. L'ensemble des réalisations relève d'un niveau temporel varié : court terme, moyen terme, voire long terme. Certaines actions du socle commun peuvent se réaliser sans procédure particulière et de manière immédiate. Par contre, la création d'une nouvelle infrastructure, si elle se réalise, est soumise à une procédure administrative complexe et longue: des études réglementaires en 2019, pour une enquête publique pressentie en 2020 et une réalisation en 2025.

CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION

- **QUELQUES DATES CLES :**

- 2 août 2017 : saisine de la Commission Nationale de Débat Public-CNDP par M Gleyze, Président du Conseil Départemental 33 pour désignation d'un garant de concertation au titre de l'article L 121-16-1 du code de l'environnement.
- 6 septembre 2017 : désignation du garant
Lors de sa séance plénière du 6 septembre 2017, la CNDP a désigné Mme Hélène Sarriquet comme garant de la concertation organisée sur le projet de déplacements durables sur le territoire des huit communes de la communauté de communes du Bassin d'Arcachon Nord (COBAN), avec l'appui de M Jean-Marc Rebière (décision n° 2017/46/PDDBA/1).
- octobre 2017 à Janvier 2018 : phase de pré-concertation avec les acteurs locaux publics, socio-économiques et associatifs.
- 14 mai 2018 au 30 juin 2018 : concertation préalable.
- août 2018 : publication du bilan.

Le bilan de la concertation est publié sur le site de la CNDP www.debatpublic.fr et sur le site du département de la Gironde www.gironde.fr.

- **PERIMETRE DE LA CONCERTATION :**

Le périmètre de la concertation du projet de déplacements durables du Nord Bassin d'Arcachon comprend le territoire des 8 communes : Lège-Cap ferret, Arès, Andernos, Lanton, Audenge, Biganos, Marcheprime et Mios, correspondant à l'entité juridique de la communauté de communes : la COBAN devenue communauté d'agglomération au 1^{er} janvier 2018.

- **DOCUMENTS DE LA CONCERTATION :**

En amont et tout au long de la concertation préalable, l'information du public a été assurée en continu par un dispositif complet et multi-canal afin d'inciter le public à participer aux différents temps d'échange:

- 1 500 exemplaires du dossier du maître d'ouvrage (74 pages, format A4) mis à disposition du public,
- 1 500 plaquettes bilan de la pré-concertation (ateliers de fin d'année 2017) en 4 pages A4 mises à disposition,
- 45 000 plaquettes- flyers- 4 pages A4 distribuées à 37 000 exemplaires dans les boîtes aux lettres des habitants et mises à disposition dans les 8 communes, au CD33, à la COBAN, au SYBARVAL et pendant les temps d'échanges,
- 200 exemplaires d'affiches communicantes (format A4 et A3) adressées aux collectivités pour affichage, ainsi qu'un format 120x176 cm affiché sur le parvis de la gare de Biganos),
- 2 grands panneaux d'exposition-kakémonos- (format 85x206 cm) exposés dans chaque commune, au conseil départemental, au siège de la COBAN, au siège du SYBARVAL, et présents dans chacun des temps d'échanges,
- 25 registres de 50 pages mis à disposition dans les 8 communes, au CD33, à la COBAN, au SYBARVAL et pendant les temps d'échanges,

- avis règlementaire d'ouverture de la concertation (A2 couleur jaune) affiché dans les 8 communes,
- 1 dossier de presse 4 pages A4 remis, lors de la conférence de presse de lancement organisée le 7 mai 2018, à France Bleu, TVBA, Sud Ouest, la Dépêche du Bassin, RCF et Aqui.fr.
- **EVENEMENTS PUBLICS :**

15 temps d'échanges ont été prévus et annoncés pour permettre à tous les publics d'être informés et de participer:

 - 2 réunions d'ouverture le 15 mai à l'espace culturel de Biganos et le 17 mai à la salle du Broustic d'Andernos-Les-Bains,
 - 4 ateliers thématiques ciblés:
 - avec les scolaires : le 22 mai au lycée d'Andernos-Les-Bains et le 24 mai au collège d'Audenge,
 - avec les entreprises, le 26 mai, au domaine de Certes à Audenge,
 - avec les personnes en insertion sociale, le 5 juin, au Pôle Emploi de Biganos,
 - 2 ateliers participatifs ouverts à tous le 30 mai au centre d'animation de Lanton, le 14 juin à la salle des fêtes d'Audenge,
 - 5 temps d'échanges ouverts à tous :
 - le 29 mai à la gare de Biganos,
 - le 31 mai à la gare de Marcheprime,
 - le 4 juin à la mairie de Lège-Cap Ferret,
 - le 6 juin à la salle des fêtes de Mios (atelier à destination des personnes âgées),
 - le 23 juin sur l'esplanade Dartiguelongue à Arès.
 - 2 réunions de clôture le 27 juin à Audenge et le 29 juin à Arès ;
 - auxquels a été rajouté, en cours de concertation, à la demande des garants, un atelier spécifique sur le thème des transports collectifs en site propre –TCSP, le lundi 25 juin à Lanton avec contributions de 3 associations locales et un expert extérieur, afin de répondre à la demande sur ce thème.

- **PARTICIPANTS :**
 - 2 113 pages vues par visiteurs uniques,
 - 382 lectures sur le site internet pour la vidéo de 3 minutes 38 secondes visible aussi sur You Tube,
 - 1 631 connexions au site internet correspondant à des séances de 30 minutes ouvrant 2 113 pages et/ou onglets avec un temps moyen passé sur la page de 4 minutes et 23 secondes,
 - 1 718 questionnaires ont été renseignés dont :
 - 995 questionnaires en ligne,
 - 116 questionnaires remplis en réunions,
 - 311 collégiens/lycéens
 - 181 usagers de trains,
 - 52 personnes âgées
 - 51 personnes en insertion sociale,
 - 12 questionnaires rendus dans le cadre d'un lieu public de vacances (public résidents secondaires et touristes visés),
 - 95 contributions et avis via 6 modes différents : 52 sur le site projet, 16 au département (5 par mail et 8 par courrier), 8 sur gironde.fr, 15 à la garante par courrier ou par mail à helene.sarriquet@garant-cndp.fr, 9 contributions sur les registres papier, 5 à contact-pddnb@gironde.fr, 1 au maire d'Audenge,
 - certaines contributions étant adressées via plusieurs modes,
 - près de 1 300 personnes ont participé aux différentes réunions ou ateliers, certains participant à plusieurs ateliers ou réunions.

CONTEXTE DU PROJET

Le Nord Bassin constitue un territoire singulier :

- ses attraits environnementaux: le bassin, la pinède, les milieux naturels, un climat agréable offrent la possibilité de nombreux loisirs et participent largement de son attractivité. Sa population a évolué de plus de 12% en 5 ans (2008-2013) pour une évolution départementale de plus de 6% et une évolution nationale de

plus de 2,5%. Le tourisme induit une population triple l'été (44% de résidences secondaires et 55% d'hébergements marchands sur le pays Barval).

- un territoire polarisé sur les 8 communes qui le composent sans prédominance d'une ville centre, ce qui multiplie les lieux de service et de concentration de population et induit de nombreux pôles de déplacements : centres urbains, établissements scolaires, zones d'activité, pôles de santé...
- en termes de mobilité, l'offre est réelle : un réseau TER au sud utilisé par 1 million de voyageurs par an aux 2 gares du Nord Bassin- Marcheprime et Biganos, deux lignes de bus interurbaines : la ligne 601- Bordeaux-Lège-Cap-Ferret (qui compte parmi les lignes les plus fréquentées du département) et la ligne 610- Belin-Beliet-Andenos-Les-Bains, 50 kms de pistes cyclables départementales, 13 aires de co-voiturage,...mais cette offre n'est pas adaptée en ce qui concerne les interconnexions, les fréquences, la rapidité et la sécurité des lignes de bus, en particulier.

De ce fait, la part modale des transports en commun est faible : 3,1% sur le pays Barval contre 7,4% pour la Gironde et 11% pour la Métropole. Et, le territoire subit :

- une forte dépendance à la voiture : 85% des déplacements domicile/ travail se font en voiture individuelle contre 75% pour la Gironde et 70% en France,
- et une très forte motorisation : 93% des ménages possèdent au moins une voiture.

La RD 3 parallèle au littoral de Lège à Biganos et traversant 7 des 8 communes (excepté Marcheprime) est devenue un axe très fréquenté: 12 000 à 16 000 véhicules par jour, disposant de 128 carrefours et plus de 150 passages piétons entre Arés et Biganos, pour une vitesse limitée à 50km/h sur 80% du linéaire.

L'utilisation excessive de la voiture a notamment deux conséquences :

- 1- une accidentologie très élevée sur le réseau routier (347 accidents avec 60 tués en 10 ans soit 17% d'accidents mortels sur les routes contre 4% pour le reste de la Gironde),
- 2- une pollution bruit-air élevée pour les 20% de la population qui vit à moins de 300m de la RD3.

Le contexte du projet : attractivité limitée des modes de déplacements alternatifs à la voiture, difficultés de circulation sur la voie littorale du nord bassin : la RD 3, insécurité des déplacements, nécessité de préserver l'environnement naturel exceptionnel du bassin d'Arcachon, a conduit le conseil départemental à souhaiter mettre en œuvre une méthode de travail participatif prenant en compte les attentes des acteurs locaux et des habitants des 8 communes concernées.

Première étape de ce travail participatif, la mise en place d'une pré-concertation avec les acteurs locaux qui a permis d'identifier de manière partagée les enjeux du projet :

- ➔ Préservation du cadre de vie,
- ➔ Préservation des milieux naturels,
- ➔ Amélioration des offres de déplacements alternatives à la voiture,
- ➔ Sécurisation des déplacements et des interventions de secours,
- ➔ Accessibilité physique et géographique des infrastructures en service.

Le projet présenté à la concertation a été voulu comme un projet global portant sur les modes actifs, les transports en commun et l'amélioration des déplacements routiers.

DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

Préparation de la concertation.

Afin de préparer la concertation, le maître d'ouvrage a mis en place des instances chargées de garantir le bon déroulement de la concertation:

- un CODIR, comité de Direction regroupant, en sus du directeur du projet et du chef de projet, les différents services du Département intervenant dans cette concertation : Direction des Infrastructures, Direction de la Communication, Direction de l'Environnement, Cabinets du Président et du vice-Président, qui se réunissait très régulièrement (tous les 15 jours dès la préparation du projet courant 2017 et durant toute la concertation). Une société de conseil - Néorama, spécialisée dans l'accompagnement de projets auprès d'acteurs publics ou privés, a accompagné le maître d'ouvrage dans les différentes phases de la concertation : conception et préparation des ateliers de pré-

concertation et des temps d'échange de la concertation, compte rendus, outils de communication (affiches, flyers, kakémonos, mise en forme du dossier de concertation...).

- un COPIL, comité de pilotage avec les différentes collectivités locales : COBAN et les 8 communes du Nord Bassin,
- un Comité consultatif de concertation composé de 3 collèges représentant l'ensemble des acteurs du territoire concernés par ce projet : acteurs institutionnels, acteurs socio-économiques et acteurs associatifs, pour un total de 30 membres.

Mise en place et fonctionnement de la mission de garant

Suite à la saisine volontaire de la CNDP en date du 2 août 2017, la CNDP a désigné Mme Hélène Sarriquet comme garante de la concertation du projet de déplacements durables du Nord Bassin d'Arcachon le 6 septembre 2017, avec en appui M Jean Marc Rebière.

Un premier contact, le 5 octobre, avec les services du Département et, le 7 novembre, avec le Président du Département- M Gleyze et le vice Président -M Renard, chargé de la préservation de l'environnement, de la gestion des risques et des ressources, et des infrastructures routières, ont permis de replacer le rôle du maître d'ouvrage de la concertation, le Conseil Départemental 33, dans le paysage des co-décodeurs du projet global de déplacements durables.

Le travail de la garante a porté sur:

- l'association et l'implication de l'ensemble des collectivités compétentes en matière de déplacements : Région Nouvelle Aquitaine (RNA), COBAN, communes, à cette concertation et notamment aux ateliers avec les acteurs et aux réunions publiques.
- la construction d'une charte de la concertation partagée par tous les acteurs de la pré-concertation et signée par la plupart,
- l'élaboration du point de vue méthodologique d'éléments d'information clairs et largement diffusés : document en boîte aux lettres, dossier de concertation, affiches...,
- la préparation du point de vue méthodologique des 4 grandes réunions d'ouverture et de clôture de la concertation et des différents ateliers,
- l'implication de chaque type de public à la concertation : jeunes dans les collèges, salariés dans les entreprises, personnes âgées dans leurs lieux habituels de convivialité (loto..), touristes et résidents secondaires le samedi matin sur une esplanade très fréquentée...,
- la mise en œuvre de temps d'échanges spécifiques et adaptés à chaque public : contenu et méthodologie des ateliers participatifs notamment,
- la valorisation dans le dossier de concertation de toutes les politiques en cours sur les différentes mobilités,
- une durée de concertation en phase avec les réunions d'ouverture et de clôture,
- la nécessité de ne pas limiter la concertation et les ateliers à de l'information,
- la formalisation du registre et de la FAQ sur le site internet du Département,
- la validation des différents documents portés à la connaissance du public,
- la mise en valeur et la prise en compte des propositions qui ont émergé pendant la concertation,
- la mise en place et la co-animation d'un atelier complémentaire pour débattre de la proposition de plusieurs associations en faveur d'un transport collectif en site propre- TCSP avec la participation d'un expert indépendant,
- une présence aux 9 ateliers de pré-concertation, à la conférence de presse du 7 mai 2018, à 14 des 16 temps de concertation : réunions publiques, ateliers participatifs, ateliers thématiques, temps d'échanges,
- la relecture de tous les compte rendus d'ateliers, de réunions publiques, publiés sur le site internet, tant pendant la phase pré-concertation que pendant la concertation,
- la relecture pour modération de chaque contribution mise sur le site internet avec corrélation des réponses des maîtres d'ouvrage sur la foire aux questions-FAQ.

Relations avec le maître d'ouvrage

Dès octobre 2017, un travail préparatoire a rapidement été mis en place par le Département 33 pour définir les modalités de la pré-concertation et les ateliers d'acteurs. La garante a tenu à être associée par l'équipe projet, dès l'élaboration de la pré-concertation notamment lors des premiers ateliers thématiques de pré-concertation, lesquels ont contribué à définir les enjeux du projet global. Elle a veillé à faire englober dans la concertation l'ensemble des modes de déplacements durables afin d'éviter la réduction du débat au seul mode de déplacement routier et, pour ce faire, elle a aussi insisté auprès du maître d'ouvrage sur la nécessité de travailler en concertation avec les autres maîtres d'ouvrage co-décisionnaires en matière de déplacements : COBAN, Région Nouvelle Aquitaine et communes. Dans cet esprit, elle a participé à un COPIL, plusieurs CODIR et 2 Comités consultatifs. La fonction de conseil auprès du maître d'ouvrage s'est effectuée par le biais :

- de très nombreux échanges avec le chef de projet, son équipe et le cabinet conseil Néorama soit par mail soit par téléphone ou via des réunions spécifiques,
- de notes (9) sur des points particuliers : la nécessité d'un vrai projet global, le contenu de la charte de concertation, le point sur les ateliers de pré-concertation, la présentation des scénarios aux élus locaux, le contenu du dossier de concertation, des modalités de concertation diversifiées et adaptées à chaque type de public, un panel complet d'outils de communication avec notamment une diffusion du flyer en porte à porte, la cohérence de la durée de concertation avec les réunions de clôture, l'attente des élus locaux .

Le travail avec le maître d'ouvrage s'est déroulé dans un état d'esprit constructif guidé par une volonté d'élargir au maximum la concertation.

Relations avec les autres parties prenantes

Il a semblé pertinent à la garante de rencontrer chacun des 8 maires de la COBAN pendant la phase concertation, afin de recueillir leurs attentes et de préparer les réunions de clôture. La garante a tenu le maître d'ouvrage informé de ses entretiens par un compte rendu de synthèse. Suite à ces entretiens binaires et à la synthèse remise au Département 33, des réunions directes entre les co-décisionnaires ont pu se démultiplier permettant la mise en cohérence et en perspective des différents projets sur les 3 modes de déplacement : TC, vélos et piétons, véhicules motorisés afin de préparer les pistes de travail post-concertation.

L'appui de Jean Marc Rebière, garant tuteur, sollicité en tant que de besoin, a été très opportun et a permis d'améliorer le processus de concertation mis en place sur des points spécifiques : élargir la concertation à tous les publics, durée de la concertation, co-construction de la concertation avec les différentes collectivités, travail actif des ateliers, atelier complémentaire sur le TCSP.....

Dans un souci d'enrichissement du débat, la garante a aussi essayé d'être attentive à l'expression des associations tout au long de la pré-concertation et de la concertation, n'hésitant pas à insister auprès du maître d'ouvrage pour appuyer les demandes formulées ou les propositions.

La charte de la concertation

Une charte de la concertation a été élaborée par le maître d'ouvrage en concertation avec la garante pour fixer les grands principes du dispositif de concertation et les engagements collectifs auxquels ont souscrit, d'une part, les participants aux ateliers et à la démarche concertation (formulation d'avis et de contributions, esprit d'écoute, de bienveillance et de respect...), et d'autre part, le Conseil Départemental et ses partenaires (mise à disposition du public des outils d'information et de participation, des compte rendus, site web, débats sur les propositions des participants..). Cette charte a été largement diffusée, à la demande de la garante, lors de la pré-concertation et signée par la plupart des participants. Elle a aussi été mise en ligne sur le site du Département dans le projet et est jointe en annexe.

La phase de pré-concertation.

La phase de pré-concertation initiée par le Département 33 s'est articulée, d'octobre 2017 à janvier 2018, autour d'ateliers de travail sur 4 thèmes :

- Développement économique, et attractivité du territoire,
- Forêt et sylviculture,
- Mobilités,
- Préservation de l'environnement.

Ces ateliers d'acteurs ont été ouverts à près de 100 membres :

- 32 acteurs liés à l'environnement dont 20 associations environnementales et 12 institutions agissant dans le domaine de l'environnement,
- 33 acteurs socio-économiques dont 18 émanant d'associations de commerçants ou de clubs d'entreprises, 9 liés à la forêt et à l'agriculture, 6 liés au tourisme,
- 28 acteurs publics : 13 techniciens de collectivités locales (Région Nouvelle Aquitaine, COBAN, SIBA, SYBARVAL, 8 communes), 4 représentants de service de l'Etat, 11 autres acteurs institutionnels : police municipale, SDIS, SMUR, gendarmerie.

9 ateliers thématiques ont été organisés. Après les réunions de présentation, les ateliers ont fonctionné en mode world-café, en présence de la garante, pour chacun des 4 thèmes sur une phase *Définition des enjeux*, puis *Solutions*.

Quelques chiffres significatifs de la pré-concertation : 17 participants en moyenne par atelier, 106 personnes différentes ont participé à ces ateliers, 7 contributions volontaires d'acteurs ont été entendues dont 3 sur la thématique mobilité.

ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

La concertation s'est déroulée du 14 mai au 30 juin 2016.

LES OUTILS D'INFORMATION

A- L'information initiale au lancement de la concertation

Le dispositif d'information dans les 8 communes du territoire, à la COBAN, au SYBARVAL et à l'Hôtel du Département de la Gironde a été composé de :

- Un affichage réglementaire (affiches A4 sur fond jaune, dans les 8 communes, à la COBAN, au SYBARVAL et à l'Hôtel du Département de la Gironde),
- Une synthèse de la pré-concertation (dépliant 4 pages, format A4),
- Un dossier de concertation de 74 pages largement mis à disposition du public pendant les 16 temps d'échanges, présentant le projet, ses enjeux, la synthèse des études préalables, les scénarios proposés à la concertation et leurs impacts pour le territoire et ses habitants, les modalités de concertation,
- 2 kakémonos (format 85x206 cm) présentant les scénarios proposés à la concertation et les modalités d'information et de participation,
- Un flyer de 4 pages diffusé en boîte aux lettres précisant les temps de concertation, le projet de déplacements durables du Nord Bassin et les 3 scénarios proposés,
- Des affiches (format A4 et A3, ainsi qu'un format 120x176 cm affiché sur le parvis de la gare de Biganos), et des panneaux d'exposition mis dans chaque commune,
- Une conférence de presse organisée le lundi 7 mai 2018 au domaine de Certes à Audenge, par le CD33 en présence de la garante de la concertation nommée par la CNDP. Après la conférence de presse, des articles sont parus dans Sud Ouest, La Dépêche du Bassin, Aqui.fr, France Bleu Gironde, TVBA, InfoBassin,
- Une courte vidéo (3 minutes et 38 secondes) présentant le projet ainsi que la concertation préalable, également accessible via YouTube,
- Un relais des informations via les outils de communication institutionnels du Département, notamment la newsletter, Facebook, Twitter, les actualités en page d'accueil de gironde.fr et le magazine *Ressources & Territoire*,
- Et surtout, un site internet www.gironde.fr avec un dossier dédié au projet de déplacements durables du Nord Bassin et les sites des 8 communes, de la COBAN et du SYBARVAL relayant l'information par un lien direct.

B- L'information ponctuelle pour annoncer les temps forts de la concertation préalable

Les temps forts de la concertation, ouverts à tous, ont fait l'objet d'une communication spécifique :

- Un communiqué de presse pour annoncer les ateliers participatifs grand public du 30 mai et du 14 juin qui a donné lieu à 4 retombées presse quotidienne locale (Sud Ouest, La Dépêche du Bassin),
- Un communiqué de presse pour annoncer l'atelier thématique dédié aux solutions de transport en commun en site propre du 25 juin qui a donné lieu à 1 retombée presse quotidienne locale (Sud Ouest),
- Un communiqué de presse pour annoncer les réunions publiques de clôture du 27 et du 29 juin qui a donné lieu à 2 retombées presse quotidienne locale (Sud Ouest, France Bleu Gironde).

C- L'information continue

Tout au long de la concertation préalable, le public a pu s'informer sur le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin à travers d'une page dédiée sur le site www.gironde.fr qui a permis de mettre à disposition du public l'ensemble des informations et documents utiles à la concertation préalable et qui a été largement enrichi de tous les actes de la concertation. Sa structure s'est voulue la plus pédagogique et la plus complète possible et a détaillé 5 grandes rubriques :

- La présentation du projet,
- Les enjeux du territoire,
- La concertation,
- Le registre des contributions,
- La phase de pré-concertation avec les associations et les institutionnels.

Pas moins de 65 documents y ont été présentés. Chaque partie donnait lieu à des dossiers particuliers et correspondants au sujet.

Le public a eu avoir accès notamment à::

- ➔ 8 rapports d'études :

dont 3 études préparatoires au projet commandées par le conseil départemental 33 :

- Analyse socio-économique, analyse des déplacements, analyse des trafics routiers du bureau d'études Explain (2017-2018),
- Evaluation de la sensibilité des milieux naturels- cabinet Biotope (2017-2018),
- Diagnostics environnementaux complémentaires par SEGIC (2017-2018),

complétées par 3 études d'analyse des différents scénarios finalisées début 2018:

- Explain – Livre 2 – Analyse des différents scénarios routiers pour apaiser la RD3
- Biotope – Livre 2 – Analyse des impacts potentiels de scénarios routiers sur les milieux naturels ;
- SEGIC – Livre 2 – Analyse comparative des 3 scénarios ;

et les 2 études réalisées sous l'égide du SYBARVAL et de la COBAN :

- Etude de faisabilité d'un transport en commun en site propre entre Lège-Cap- Ferret et Biganos (2016),
- Schéma des mobilités et schéma Modes doux de la COBAN réalisé par le CEREMA (2017-2018).

➔ 7 contributions d'acteurs du territoire présentées dans la phase de pré-concertation et dont 3 ont été représentées dans l'atelier spécifiques TCSP,

- ➔ 38 présentations ou comptes-rendus de toutes les réunions répartis entre:

- les 9 ateliers de pré-concertation d'octobre 2017 à janvier 2018,
- et les 16 temps de concertation de mai à juin 2018.

➔ l'ensemble des documents de diffusion et d'information du projet nécessaires à la bonne compréhension du projet: lettre de saisine de la CNDP, charte de concertation, arrêtés pris pour le projet.....,

- ➔ dans la partie registre des contributions, ont été portés :

- le questionnaire à remplir en ligne par le public,
- l'ensemble des contributions écrites publiées,

- les réponses des maîtres d'ouvrage portées dans la FAQ au fur et à mesure de leur réception,
- ➔ la synthèse et l'analyse des questionnaires mis en ligne, étudiants, personnes âgées et personnes en insertion.
- ➔ 6 fiches thématiques détaillées réalisées à la demande des garants de la concertation afin de répondre à des questions et demandes du public. Elles ont été mises à disposition lors de l'atelier participatif grand public du 14 juin 2018 et mises en ligne sur la page dédiée au projet sur gironde.fr. Elles ont traitées des points suivants :
- Analyse des déplacements,
 - Analyse des déplacements – Annexes,
 - Sécurité,
 - Contexte environnemental de la RD3,
 - Contexte environnemental de la RD3 – Annexes,
 - Présentation des scénarios,
 - Comparaison des scénarios,
 - Description du site internet du projet.

LES MOYENS POUR PARTICIPER

Tout au long de la phase de concertation préalable, plusieurs outils et supports ont été mis à la disposition du public afin de faciliter l'expression des questions, avis et propositions. Le maître d'ouvrage, sur proposition du garant titulaire et du garant tuteur, s'est donné les moyens d'aller au-devant des différents publics et de faire participer un maximum de personnes à cette concertation.

1. Les temps de la concertation

Du 14 mai au 30 juin, 16 temps de concertation se sont déroulés sur l'ensemble du territoire de la COBAN et ont réuni près de 1 300 participants :

Temps de concertation	Lieu	Date	Nombre de participants
Réunion publique d'ouverture	Espace culturel de Biganos	15 mai	90
Réunion publique d'ouverture	Salle du Broustic à Andernos-les-Bains	17 mai	150
Atelier participatif	Centre d'animation de Lanton	30 mai	40
Atelier participatif	Salle des fêtes d'Audenge	14 juin	60
Temps d'échange	Gare de Biganos	29 mai	110
Temps d'échange	Gare de Marcheprime	31 mai	90
Temps d'échange	Mairie de Lège-Cap-Ferret	4 juin	20
Temps d'échange	Salle des fêtes de Mios (atelier à destination des personnes âgées)	6 juin	60
Temps d'échange	Esplanade Artiguelongue à Arès	23 juin	40

Atelier thématique collégiens	Collège Jean Verdier d'Audenge	24 mai	200
Atelier thématique lycéens	Lycée Simone Veil d'Andernos-les-Bains	22 mai	150
Atelier thématique entreprises	Domaine de Certes à Audenge	28 mai	10
Atelier thématique personnes en insertion sociale	Pôle emploi d'Andernos-les-Bains	5 juin	60
Atelier TCSP	Centre d'animation de Lanton	25 juin	70
Réunion publique de clôture	Salle des fêtes d'Audenge	27 juin	80
Réunion publique de clôture	Salle Brémontier d'Arès	29 juin	60

Le public a pu aussi échanger avec les maîtres d'ouvrage au cours de rencontres, dans des lieux et sous des formats différents, afin de toucher le plus grand nombre de personnes cible: collégiens, lycéens, personne en recherche d'emploi, personnes âgées, entreprises, résidents secondaires et touristes.

Près de 1 300 personnes ont ainsi pu exprimer leur point de vue dans les rencontres avec le Département.

2. Des registres et questionnaires largement diffusés :

- Des registres ont été mis à disposition dans les mairies des 8 communes de la COBAN, à la COBAN, au siège du SYBARVAL et à l'Hôtel du Département afin de permettre au public de rédiger une contribution ou un avis écrit (9 contributions ont été portées sur les registres papier);
- Une rubrique participative sur la page dédiée au projet du site gironde.fr, ouverte du 15 mai au 30 juin, a permis au public de déposer 86 questions, avis et propositions via un formulaire dédié ;
 - Un questionnaire générique a été mis à disposition en version papier dans les mairies des 8 communes de la COBAN, à la COBAN, au siège du SYBARVAL et à l'Hôtel du Département et également en ligne sur la page dédiée au projet sur gironde.fr, afin de recueillir les attentes du public vis-à-vis de la mobilité et du projet (995 questionnaires remplis);
 - Des questionnaires thématiques ont été distribués à l'occasion des différents ateliers et temps d'échange afin de recueillir l'avis des publics spécifiques sur la mobilité et sur le projet :
 - Un questionnaire à destination des lycéens, distribué lors de l'atelier du 22 mai au lycée Simone Veil à Andernos-les-Bains (138 réponses),
 - Un questionnaire à destination des collégiens, distribué lors de l'atelier du 24 mai au collège Jean Verdier à Audenge (173 réponses),
 - Un questionnaire à destination des usagers des trains, distribué lors des temps d'échange du 29 mai en gare de Biganos et du 31 mai en gare de Marcheprime (181 réponses),
 - Un questionnaire à destination des personnes en insertion, distribué lors du temps d'échange du 05 juin au Pôle emploi d'Andernos-les-Bains (51 réponses),
 - Un questionnaire à destination des personnes âgées, distribué lors de l'atelier du 06 juin à Mios (52 réponses),
 - Un questionnaire à destination des touristes et résidents secondaires, distribué lors du temps d'échange du 23 juin à Arès (12 réponses).

Au total, 1 718 questionnaires (tous types confondus) ont été renseignés pendant la durée de la concertation préalable.

3. Un site interactif

Le public a eu aussi la possibilité d'adresser contributions et propositions pour publication sur le site www.gironde.fr :

- auprès de la garante par mail à helene.sarriquet@garant-cndp.fr (12) ou par courrier à l'adresse du Département,
- auprès du Département via l'adresse mail du site gironde.fr (8), la page internet du projet (9), l'adresse mail du projet à contact-pddnb@gironde.fr (42) ou par courrier (14).

Le site a été alimenté et complété tout au long de la concertation préalable, notamment via la publication des contributions du public reçues (86) et une Foire aux Questions (FAQ) précisant les réponses des maîtres d'ouvrage par rapport aux questions posées : 60 questions différentes ont été traitées, regroupées en 5 thèmes : le projet, la concertation, les données territoriales, les scénarios et solutions et les questions particulières.

LE BILAN QUALITATIF DE LA CONCERTATION

La concertation s'est déroulée dans un climat animé sur fond d'une réflexion engagée depuis près de 30 ans avec la volonté d'aboutir à un projet : *le pire serait de ne rien faire* a été l'expression favorite de la pré-concertation mais chacun incluant souvent dans la notion de projet exclusivement son propre projet.

Les statistiques de fréquentation du site internet font état de 2 113 pages vues au cours de 1 631 connexions (sessions de 30'), fréquentation s'étalant tout au long de la concertation préalable, avec une plus forte consultation les premiers jours.



De plus, la rubrique « Présentation du projet » comporte une courte vidéo (3'38) présentant le projet ainsi que la concertation préalable, également accessible via YouTube, et comptant 382 vues.

Les 1 300 participants aux réunions et temps d'échange, les 1 700 questionnaires remplis et les 1 600 connexions sur le site constituent donc un échantillon représentatif de la population du nord bassin qui a eu l'occasion de s'informer et de s'exprimer dans cette concertation.

Tout au long de la concertation, la garante a constaté les échanges très variés et importants entre maître d'ouvrage et public. Cet exercice complet a mis en exergue un effort certain d'information déployé par le Département 33 et la facilité pour le maître d'ouvrage et le public de se retrouver sur la notion d'informations dont le public est consommateur. Concernant l'émergence de propositions d'amélioration du projet de la part du public, la difficulté de cet exercice, lors des premiers ateliers, a pu être surmontée grâce à l'intervention des garants et le fonctionnement des ateliers participatifs a été réorienté vers une production réelle de propositions d'améliorations.

RÉSULTATS DE LA CONCERTATION

Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation

Des enjeux partagés

La pré-concertation a permis de faire ressortir les principaux enjeux à prendre en compte dans la définition du projet :

- La préservation du cadre de vie de ce territoire,

- La préservation des milieux naturels,
- L'amélioration des offres de déplacement alternatives à la voiture,
- La sécurisation des déplacements et des interventions de secours,
- Le lien du projet avec le développement du territoire,
- L'accessibilité physique et géographique des infrastructures et des services.

Des thématiques communes

L'ensemble des échanges, interventions et contributions, ont permis de dégager des grandes familles thématiques:

- le projet et les 3 scénarios proposés à la concertation,
- les transports en commun,
- les modes de déplacement actifs (vélo, marche...),
- les déplacements routiers,
- l'environnement,
- l'aménagement du territoire et l'évolution démographique,
- l'organisation de la concertation et l'accès à l'information.

Des analyses partagées

L'expression du public a mis en exergue des analyses souvent partagées en termes de situation de la mobilité sur le Nord Bassin.

- 1- sur les transports en commun :
 - l'insuffisance de l'offre actuelle en transports en commun donne le sentiment que *sans voiture on ne va nulle part*. Le constat est le suivant :
 - *insuffisance de liaisons avec Bordeaux,*
 - *offre de bus insuffisante sur le nord bassin, trop peu de bus le week-end,*
 - *manque d'horaires en dehors des heures de pointe,*
 - *peu de bus après 19h,*
 - *temps de parcours trop long pour relier le nord bassin à Biganos et Marcheprime,*
 - *manque de coordination entre tous les modes de transport,*
 - *manque de liaisons vers les lycées,*
 - *manque de TER après 20h,*
 - Pour pallier à cette situation, il est proposé de :
 - *améliorer la fréquence (toutes les 15' en heure de pointe) et la capacité des liaisons avec Bordeaux,*
 - *améliorer la ligne 610-Andernos-Les-Bains-Biganos: fréquences, vitesse commerciale,*
 - *travailler pour réduire les temps de retard,*
 - *prendre en compte l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, personnes âgées, femmes enceinte, (accès sans escalier, rampe pour PMR et personnes âgées notamment) ...,*
 - *améliorer les correspondances avec le TER.*
 - *Les attentes des usagers sont fortes en matière de transport en commun :*
 - *un besoin de desserte couvrant mieux le territoire,*
 - *une plus grande fréquence,*
 - *la mise en œuvre de navettes (réseau BAIA à la COBAS) ou de mini-bus électriques,*
 - *un transport en commun moins cher que la voiture,*
 - *une tarification simple,*
 - *des arrêts hors circulation pour éviter les "petits bouchons",*
 - *des arrêts de bus à moins de 500 m des pôles d'activités ou commerciaux.*
- 2- sur les modes doux ou actifs:
 - Le constat de l'insuffisance des infrastructures dédiées et des équipements associés est général:
 - *manque de pistes cyclables pour les trajets domicile-travail- école,*
 - *manque de sécurité, d'éclairage, d'entretien, de signalisation des pistes cyclables,*
 - *des déplacements vélos peu sécuritaires sur la RD 3,*
 - *offre insuffisante de stationnement pour les vélos,*

- *manque de parkings couverts pour les vélos.*
 - Pour pallier cette carence, il est proposé :
 - *une plus grande sécurisation des parkings vélos en lien avec les autres modes de déplacements,*
 - *une amélioration de la signalétique,*
 - *la continuité des itinéraires cyclables,*
 - *le développement de pistes cyclables en site propre,*
 - *une nouvelle piste cyclable Biganos-Marcheprime (RD 650 et RD 1250),*
 - *une piste cyclable jusqu'à Lubec (RD 5E5),*
 - *de relier les pôles d'échanges secondaires (Scénarios 2 et 3) entre eux également avec des pistes cyclables,*
 - Concernant les voies réservées aux piétons, il est constaté le:
 - *manque de trottoirs,*
 - *une insécurité des déplacements actifs.*
 - 3- sur les voiries:
 - Il est noté une situation à améliorer :
 - *trop de bouchons sur les RD 3, A 63 et A 660,*
 - *capacité du réseau routier insuffisante*
 - Et surtout, une situation défaillante pour la RD3 :
 - *trop dangereuse,*
 - *trop chronophage,*
 - *source de stress et de frais,*
 - *trop de feux rouges, notamment à Andernos et Marcheprime,*
 - *en permanence en travaux,*
 - *manque de parkings l'été,*
 - *intervention difficile des secours et bouchons,*
 - *trop de bruit (dos d'âne),*
 - Les attentes sont fortes concernant un apaisement efficient de la circulation sur la RD 3 et les centres de vie
 - 4- Sur l'aménagement du territoire, les observations portent sur les points suivants :
 - *Articulation avec les documents d'urbanisme : PLU et SCoT,*
 - *Limiter l'urbanisation,*
 - *Trop de permis de construire,*
 - *Eviter l'étalement urbain,*
 - *Nécessité de préserver la qualité de vie sur le bassin.*
- En résumé, le sentiment assez partagé est que, si on veut développer les transports en commun et les modalités douces, il faut améliorer aussi de manière générale, les conditions de circulation de la RD 3 et mettre en place des scénarios alternatifs.

Des solutions divergentes

Les 3 scénarios routiers présentés dans le dossier de concertation ont cristallisé le débat sur la prédominance de la route et suscité des solutions divergentes face à une problématique comme la thrombose de la RD3 souvent exprimée de manière consensuelle.

- *Faut-il se déplacer à tout prix ?* Cette question fondamentale en opposition avec la volonté d'améliorer les déplacements et l'expression de cette théorie maximaliste ont eu le mérite de jeter un regard neuf ou du moins renouvelé sur nos modes de vie. Elle a rencontré des positions contraires au sein du public.
- *La prise en compte de l'environnement,* le respect de la COP 21 ont été assimilés pour certains à des contraintes rédhibitoires contre toute nouvelle voie. Un plus grand nombre a exprimé ses craintes de détérioration de l'environnement dans les 3 scénarios proposés et sa volonté, afin de mieux protéger l'environnement, de mettre un frein au développement urbain et donc au trafic générée.
- *Approche du projet trop routière/limiter les déplacements routiers à l'indispensable.* Certains usagers n'ont vu dans le projet de déplacements durables que les 3 scénarios routiers. Ils ont regretté que le projet de déplacements durables du Nord Bassin ne soit pas l'occasion de privilégier exclusivement les transports collectifs. Pour ces partisans des modes actifs et/ou des transports en commun, toute nouvelle route

est inutile et ne fera qu'aggraver le trafic. Cette thèse exprimée parfois de manière vive a été contredite par des usagers estimant que la voiture peut être réduite, que des efforts de déplacements en modes actifs peuvent être faits, mais le tissu péri-urbain, son étalement, ne peuvent être comparés au fonctionnement d'une agglomération dense et les pratiques d'usage de la voiture individuelle en sont la conséquence.

- *Déplacements en site propre : tram/train = solution immédiate et rentable.* La concertation a été marquée par l'exigence d'un tram/train en site propre de la part d'une association de cheminots revendiquant ce mode de déplacement depuis plusieurs années. Cette idée a rallié lors de certaines réunions les partisans d'un TCSP et les opposants à toute nouvelle voie. Les garants ont jugés bon que la concertation prenne le temps d'un débat sur cette problématique, débat qui a eu lieu avec la participation d'un expert indépendant. L'atelier spécifique n'a certainement pas convaincu les porteurs du projet tram/train qui ont exprimé parfois leurs idées de manière virulente, mais il a eu le mérite de préciser le degré d'intégration d'un tram/train dans la chaîne des différents modes de TCSP, avec des chiffres précis. L'idée de TCSP n'est pas rejetée d'emblée par les maîtres d'ouvrage qui retiennent l'idée d'un transport en site propre pour *la mise en service de navettes ou minibus électriques, de manière ponctuelle, entre Lège-Cap-Ferret et Biganos par la piste cyclable (RD802) qui longe la RD 3*. Le dossier de concertation précise que *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 RD 3*. Il est confirmé qu'*un fonctionnement en site propre de ces navettes améliorerait significativement la vitesse commerciale et l'attractivité de l'actuelle ligne 610*.

- *Route= pollution* : l'impact écologique d'une voie rétro-littorale inquiète une partie des associations qui réfutent tout nouvel aménagement. La crainte exprimée concerne tant une voie nouvelle ex-nihilo que l'aménagement des pistes forestières ou la ligne RTE qui, tout en étant des coupures environnementales, créent moins de ruptures et d'impacts négatifs qu'une voirie routière. Ils réfutent aussi l'idée d'une route au motif des impacts négatifs sur la faune et la flore, impacts négatifs sur l'axe lui-même mais aussi, de par les effets induits, sur leur habitat et lieu de vie habituels.

Ces solutions divergentes parfois fortement exprimées ont eu l'avantage de repositionner le débat sur un projet global et non de le limiter à tel ou tel scénario.

Des attentes particulières

Face au refus de la route pour certains, de nombreux usagers ont participé à faire émerger des améliorations ponctuelles des scénarios 2 et 3:

- Compléter la liaison nouvelle aux deux extrémités :
 - liaison entre la RD 1250 (Canauley) et l'A 660 de façon à shunter la RD3 dans la traversée des communes de Biganos et Mios,
 - liaison entre Arès et Andernos via la piste forestière entre le magasin Leclerc et le casino d'Andernos,
 - contournement de la commune de Lège-Cap-Ferret.
- Tenir compte des riverains du golf et du lotissement de Mouchon à Lanton,
- Contourner ou éviter le quartier Lubec à Audenge,
- Desservir le pôle de santé de La Teste du Bush pour les habitants de Mios et de Biganos avec des transports collectifs,
- Mettre en place des équipements complémentaires :
 - équiper de murs anti-bruit,
 - profiter des travaux pour mettre en place un réseau de fibre optique pour encourager le travail à domicile comme la loi le permet maintenant.
 - création d'un parking le long de la RD 5E5 avec un système de navettes à partir de ce parking dans le scénario 2,
- Assurer une protection maximum de l'environnement et du cadre de vie et, pour ce faire, il est demandé de:
 - éviter au maximum les zones naturelles sensibles,
 - favoriser les lampadaires solaires avec lumière dirigée vers le sol pour éviter la pollution lumineuse,
 - recréer des zones avec du bois mort et des constructions qui permettent à la faune de s'abriter, de nicher (oiseaux, chauves-souris, insectes...),

- recenser les espèces faune et flore et les déplacer si besoin avant les travaux,
- prévoir des passages à faune si transformation piste forestière en route.

Des préoccupations spécifiques

En sus d'attentes particulières, concernant directement quelques secteurs du territoire, le public a pu exprimer au cours de cette concertation des idées élargies à d'autres thèmes plus ou moins directement liés aux déplacements durables :

- Adapter l'aménagement de l'espace public aux nouveaux modes de déplacement,
- Préférer une solution imparfaite qui vienne plus tôt qu'une solution meilleure qui arrive tard,
- Réduire les coûts,
- Desservir la gare de Marcheprime par les bus vers les communes du nord bassin (Andernos, Arès, Lège),
- Créer une ligne toute l'année vers Le Porge et Lacanau et assurer une meilleure desserte (fréquences, horaires) du lycée d'Andernos,
- Réserver la RD3 aux transports en commun,
- Mettre en place une aide financière à l'achat de vélos à assistance électrique-VAE,
- Limiter l'usage de la RD 3 aux poids lourds,
- Organiser la chaîne logistique globale en entonnoir avec des bases logistiques en entrée de bourgs pour répartir les livraisons plus finement avec des moyens vertueux
- Elargir la RD3E10 trop étroite ce qui crée des problèmes de sécurité,
- Mettre en place des ronds-points à Pointe Émile RD 5E5/RD 5 et au croisement de la RD 3E10/RD 5,
- Développer des solutions de covoiturage dans différents lieux : collège, lycée...,
- Rendre payante l'entrée sur la presqu'île du Cap Ferret,
- Créer une liaison maritime pour relier plus rapidement le nord et le sud du bassin : pour les artisans ou les salariés qui se rendent au Sud Bassin avec prise en compte des déplacements scolaires.

L'ensemble des questions, contributions et réponses du Département est consultable sur la page dédiée au projet sur le site gironde.fr.

Évolution du projet résultant de la concertation

Au fur et à mesure de la concertation, les 3 scénarios routiers se sont effacés pour donner la mesure d'une concertation plus large de l'ensemble des modes de déplacements sur le territoire. Les échanges ont permis aux maîtres d'ouvrage de se concerter afin que chacun puisse définir ses axes de travail en vue d'améliorer la globalité du projet. Ainsi, les 2 réunions de clôture ont été l'occasion pour chaque mode de déplacement de rappeler les points qui font consensus et ceux qui font dissensus et de préciser comment les différents maîtres d'ouvrage : COBAN, CD33 vont travailler les points qui font débat.

Pour les transports collectifs, l'amélioration de l'attractivité de l'offre : fréquences, dessertes, rapidité, confort, accessibilité, constitue une des pistes de travail actées dans le schéma des mobilités de la COBAN. Toutefois, le type de transport : bus, TCSP, navettes, navettes électriques... n'est pas arrêté, de même que les tracés des lignes, les lieux desservis ainsi que la temporalité de mise en œuvre. L'absence d'engagements fermes peut être compréhensible pour une collectivité créée il y a moins de six mois, mais contribue à entretenir l'inquiétude des usagers qui ne voient rien venir. Si quelques personnes très organisées ont pu imposer le débat tout au long de la concertation autour d'un projet de TCSP sous forme de tram-train à voie unique, l'intervention d'un expert extérieur d'Egis rail, lors d'un atelier spécifique consacré au TCSP, est on peut plus claire sur le fait qu'un tram-train n'est pas la seule réponse au besoin de transports collectifs. La priorité est, pour lui, de définir un transport en commun partagé par tous, en développant un réseau adapté: *le succès d'un transport collectif repose sur la bonne définition du besoin puis sur l'adéquation de la réponse au besoin en intégrant des critères de prix, de qualité et de performance*. Le TCSP et la solution tram-train constituent, de son point de vue, une des réponses très performantes mais dans l'immédiat non adaptée à la situation locale tant en termes de clientèle potentielle (avec des minimum nécessaire de 15 000 voyageurs /jour) que de niveau de fréquences ou de faisabilité technique sur la piste cyclable actuelle, avec des contraintes techniques d'exploitation même à voie unique, et enfin financières. Il conclut sur la nécessité d'un projet phasé avec en perspective un TCSP adapté au territoire. La présente concertation aura eu le mérite de permettre au public de dialoguer avec les élus de la COBAN sur l'urgence d'une

planification réelle d'un véritable projet de transport en commun, questionnement que les élus ont entendu et sur lequel ils s'engagent à donner une réponse au niveau projet, budget et programme pluri-annuel courant 2018, début 2019 pour une mise en place lors de la prochaine délégation de service public en 2020.

Pour les modes actifs, l'apaisement de la RD 3 en faveur de la vie locale et des modes actifs (vélos, piétons,...), la sécurisation des cheminements actifs tout en anticipant aussi sur de nouveaux modes de déplacements : VAE, véhicules sans permis, tricycles..., font l'objet de consensus de la part du public, des élus tant de la COBAN, des communes ou du CD33. Mais si les outils à mettre en place pour répondre à cette demande existent ponctuellement, il convient de définir plus précisément les modalités de mises en œuvre tout au long des 35 km de la RD 3 entre Mios et Lège: zones 30, zones de rencontres, trottoirs ou non, interdiction pour les poids lourds et si oui quels moyens logistiques met on en place....et là encore, la temporalité de la mise en œuvre. Les maîtres d'ouvrage sont d'accord pour travailler à la généralisation de cet apaisement de la RD 3 au profit des modes actifs.

Concernant les déplacements routiers, plusieurs axes de travail ont été validés : apaiser la RD 3 et les centre-bourgs, améliorer les conditions d'intervention des secours, limiter la place de la voiture en faveur des autres modes de déplacements et favoriser le co-voiturage. Des points particuliers débattus au cours de la concertation, ont fait l'objet d'avancées : les liaisons complémentaires nord et sud, la protection des quartiers existants impactés (Mouchon, Lubec),Restent en débat, la question d'une nouvelle voie de contournement, son tracé et les impacts sur les milieux naturels et humains, ainsi que son échéancier de réalisation.

La question d'une liaison maritime vers Arcachon comme autre mode de déplacement évoqué en cours de concertation reste entièrement posée.

Derniers points très sensibles pour le public: la limitation de l'urbanisation et la garantie de ne pas faire de l'environnement *le grand oublié* de cette concertation avec la demande corrélative d'associer les acteurs concernés tout au long de la phase préparatoire au projet. Sur la question de l'urbanisation, les élus de la COBAN sont conscients que le nouveau SCoT sera tenu de répondre aux enjeux du développement durable et du respect des lois Grenelle. Quant à la prise en compte de l'environnement, les élus du Conseil Départemental ont réaffirmé que cela correspond à une volonté départementale mais également au respect des règles définies par le code de l'environnement qui impose que chaque projet soit examiné par un certain nombre d'instances nationales spécialisées. Le Département s'est aussi engagé à continuer d'associer les acteurs concernés et à poursuivre la concertation tout au long de l'élaboration du projet.

Ainsi, la concertation sur le projet de déplacements durables du Nord Bassin qui a été trop souvent perçue au début comme un énième projet routier s'est peu à peu recentrée au cours des différents temps d'échange, de par les questionnements du public et la synergie des maîtres d'ouvrage, vers un projet global où la question centrale des transports collectifs a souvent fait débat et a servi de socle aux échanges sur l'ensemble des déplacements.

AVIS DE LA GARANTE SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION

L'avis de la garante sur le déroulé de la concertation s'attache à donner un éclairage sur les conditions d'information et de participation du public ainsi que sur la qualité des échanges.

L'information du public

Concernant les conditions d'information du public, la garante a pu constater que la concertation proprement dite, mise en œuvre sur une durée de 1 mois et demi, a été précédée d'une pré-concertation qui a mobilisé 106 personnes différentes autour de 9 ateliers thématiques et donné lieu à 7 contributions volontaires de la part d'acteurs associatifs pour présenter leurs projets en la matière, ce qui a eu l'avantage de faire connaître la concertation et de l'annoncer auprès du public via les acteurs associatifs et institutionnels. La concertation tenue de mi-mai à fin juin 2018 a fait l'objet d'une publicité assez large via la presse locale (2 conférences de presse), les moyens d'information du Département 33 (site internet notamment,...) et des 8 communes de la COBAN, le tout complété par une distribution en porte à porte d'un document 4 pages expliquant le projet.

La volonté d'information s'est aussi retrouvée dans la diversité des lieux géographiques d'information (temps d'échanges dans chacune des 8 communes de la COBAN), dans des lieux spécifiques propres à chaque

type de population (collège, lycée, lieu touristique, club de personnes âgées, chefs d'entreprises, gares....), dans les différents modes d'échanges mis en place (en mode *world café* pour la pré-concertation, réunions publiques, ateliers participatifs ouverts et ateliers sur réservations, questionnaires, registres papier dans chaque commune, avis sur site internet) Ainsi, les modes participatifs sont apparus suffisamment variés et adaptés au contexte local et le maître d'ouvrage a accepté d'élargir au maximum les modalités d'information et a su diversifier les différentes possibilités de contributions.

En termes de transparence et d'accessibilité de l'information, le Département 33 a mis à disposition les différentes études préalables au projet, les comptes rendus de chaque réunion et fait preuve de réactivité pour compléter l'information sollicitée par le public. Pas moins de 74 documents ont été mis à disposition du public. Le système FAQ mis à jour au fur et à mesure des questions posées a permis de traiter environ 60 questions différentes du public. Au stade actuel, le projet global reste encore insuffisant sur la notion des coûts liés à chaque mode de déplacements et sur le calendrier des réalisations, insuffisances justifiées par la prise de compétence récente de la COBAN en matière de transports collectifs.

L'expression du public

Tout au long de la concertation, la garante a pu mesurer la difficulté à dépasser ce stade d'information pour améliorer un projet voire le co-construire. Il a fallu l'intervention du garant tuteur pour donner aux ateliers participatifs leur vrai sens, reportant à des fiches thématiques mis à disposition sur table, la soif d'information du public afin de consacrer les échanges à l'émergence de propositions. Et le garant titulaire a participé à analyser attentivement les contributions sur internet afin d'en extraire des propositions susceptibles d'enrichir le projet. Hormis la contreproposition organisée du projet tram-train, controversée elle-même par une partie du public, l'expression du public se mesure en termes de propositions ponctuelles, voire d'améliorations de tel ou tel scénario par rapport à des proximités géographiques, à des préoccupations concrètes d'améliorations du cadre de vie. Au fur et à mesure des huit mois de débat sur ce projet (pré-concertation comprise), la garante a pu observer l'évolution de posture des uns et des autres, évolution contrainte parfois mais toujours bénéfique à une vision élargie du projet.

Au final, la réaction du public focalisé au début sur les 3 scénarios routiers a ouvert peu à peu le débat sur l'ensemble des déplacements durables du Nord Bassin.

Cette concertation a donc permis à chacun de s'informer et de s'exprimer.

Les réponses du maître d'ouvrage

La disponibilité et la réactivité du maître d'ouvrage ont été constantes de la phase préparatoire de pré-concertation et pendant toute la durée de la concertation. Il a su permettre aux associations qui le souhaitaient de présenter leurs contributions dans les ateliers de pré-concertation puis dans un atelier spécifique TCSP. Même si d'aucuns ont regretté que les scénarios soumis à la concertation n'aient pas retenu le format exact du projet tram-train, le maître d'ouvrage en accord avec la COBAN, en charge des transports en commun depuis le 1^{er} janvier 2018, a veillé dans son dossier de concertation à évoquer la possibilité d'évolution sur le point du TCSP, ce qui constitue un premier niveau de réponse, même si elle paraît insuffisante pour certains.

Le public a obtenu, via les réunions publiques ou la FAQ conséquente, des réponses à ses questions, réponses parfois précises, parfois se reportant à des études complémentaires dans le cadre de la poursuite du projet.

Au fil de la concertation, le maître d'ouvrage de la concertation s'est coordonné avec les autres maîtres d'ouvrage des déplacements collectifs ou des modes actifs : COBAN et communes pour apporter des réponses communes aux interrogations du public et travailler de concert sur ce projet global.

Les points de convergences et de divergences

La concertation menée par le Département 33 a permis sur la problématique des déplacements durables du Nord Bassin, le partage d'un constat commun à tous : *le pire serait de ne rien faire*. Associations, grand public, maîtres d'ouvrage potentiels font le même constat : *il est temps de faire quelque chose*. Pour les transports en commun, les objectifs généraux de réduction des temps de

transport, de réduction des coûts, d'accessibilité font consensus. Ce consensus se poursuit pour la mise en œuvre de navettes, une desserte efficiente de tout le territoire, des équipements et des services adaptés dans les pôles d'échanges et les carrefours de mobilité, des voies de transports en commun pour partie en site propre. La question des modalités précises, de la temporalité de ces réalisations reste la grande interrogation à laquelle la COBAN nouvellement compétente en transport en commun devra répondre rapidement (le renouvellement de la délégation de service public de transport collectif en 2020 constituant une échéance certaine). Pour les modes actifs, la continuité des itinéraires cyclables, l'accessibilité des pistes cyclables, des offres de services adaptés font l'unanimité. En termes de voirie, l'apaisement de la RD 3 pour réduire la thrombose actuelle est demandé par tous et l'exclusion de la circulation de transit de la RD 3 relève d'une forte demande. Au-delà, la question d'un nouvel itinéraire routier constitue le point d'achoppement majeur de cette concertation. De même, la préservation des milieux naturels, la protection du cadre de vie et le mode sociétal souhaité sont aussi le fondement des divergences exprimées.

Au vu de l'ensemble de ces éléments, la garante considère que la concertation volontaire organisée sous l'égide de la CNDP répond bien aux critères d'information et de participation du public, de volonté de transparence de la part du maître d'ouvrage vis-à-vis des réponses au public et d'expression de points de convergence et de divergence concernant le projet de déplacements durables du Nord Bassin d'Arcachon.

RECOMMANDATIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC À METTRE EN ŒUVRE JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

La présente concertation a mis en exergue le fait que le projet de déplacements durables du Nord Bassin d'Arcachon ne peut se réduire au choix d'un des 3 scénarios routiers. Tous les modes de déplacements doivent être améliorés avec un phasage favorisant d'abord un meilleur service public de transports collectifs, la mise en place d'un TCSP constituant à plus long terme un projet abouti. Au stade actuel, la question d'un nouvel axe routier reste posée. Aussi, la garante recommande au maître d'ouvrage de la concertation, le Conseil Départemental 33 de :

- poursuivre le travail en synergie avec les autres maîtres d'ouvrage des déplacements durables du territoire : COBAN et les 8 communes, afin de coordonner leurs réflexions et leurs actions et bâtir conjointement, chacun dans ses compétences, un projet global chiffré et un calendrier de réalisations,
- travailler à améliorer le projet global des déplacements en tenant compte des avis et contributions du public sur la base des attentes partagées et des analyses particulières précédemment détaillées,
- fédérer autour de lui les acteurs de l'environnement pour avancer conjointement sur les différents modes de déplacements tout en préservant au mieux les milieux naturels,
- répondre aux attentes du public afin de continuer le dialogue engagé et l'associer aux prochaines étapes du projet, tant du point de vue décisions prises suite à la concertation préalable que sur les aspects techniques du projet.

Le 30 JUILLET 2018

Hélène SARRIQUET



Garante de la concertation

ANNEXE

CHARTE DE LA CONCERTATION

Charte de la concertation

Ce document fixe les engagements collectifs auxquels souscrivent les participants à la démarche de concertation sur le projet de déplacements durables du Nord Bassin d'Arcachon porté par le Département de la Gironde.

PRÉAMBULE

Le projet de déplacements durables du Nord Bassin d'Arcachon est porté par le Département de la Gironde.

Les enjeux de la mobilité au Nord du Bassin d'Arcachon sont anciens. Ainsi, depuis le début des années 1990, ce territoire a fait l'objet de nombreuses études relatives aux conditions de déplacement, portées localement par différents acteurs locaux.

Dans les années 2000, afin de répondre plus particulièrement au problème d'engorgement de la RD3 et aux attentes fortement exprimées sur ce secteur, le Département a pour sa part souhaité étudier les possibilités de réaliser une liaison nouvelle en zone rétro-littorale. Un premier projet a ainsi été envisagé dans le cadre de la programmation d'investissements 2021-2028.

Cependant dès les premières réflexions relatives à sa mise en œuvre, la nécessité est apparue de repenser plus globalement les conditions de déplacement sur le territoire du Nord Bassin en abordant cette thématique de manière plus transversale.

Ce constat a conduit le Département, au début de l'année 2016, à renforcer ses exigences en matière de concertation, afin d'approfondir la connaissance du secteur sur la base d'une plus large implication des acteurs concernés dans la réflexion.

Il a souhaité engager, en lien étroit avec les collectivités compétentes sur les différents aspects de la mobilité (communes, intercommunalité, Région) une démarche de concertation participative qui doit permettre de mieux prendre en compte les attentes des habitants et les besoins du territoire.

Ainsi, le Département de la Gironde tient à réunir l'ensemble des conditions permettant à la concertation préalable de remplir ses objectifs : informer sur le projet, présenter et discuter les scénarios envisagés, mais aussi rassembler les avis afin d'enrichir le projet et d'aboutir au second semestre 2018 au choix d'un scénario pour le projet de déplacements durables du Nord Bassin d'Arcachon.

Suite à la saisine du Département de la Gironde, la Commission Nationale du Débat Public a nommé une garante de la concertation préalable : Madame Hélène SARRIQUET. Elle a également désigné comme appui Monsieur Jean-Marc REBIERE.

Ce document présente les grands principes du dispositif de concertation et les engagements du Département de la Gironde et de ses partenaires pour garantir l'information et la participation du public. Il s'inscrit dans le cadre fixé par la charte de la participation du public¹.

¹ https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Charte_participation_public.pdf

La présente charte vise à favoriser la participation du plus grand nombre à l'élaboration du projet, à travers le respect de quatre grands principes :

- Un cadre clair et partagé,
- Un état d'esprit constructif,
- La recherche de la mobilisation de tous les publics concernés,
- L'encouragement du pouvoir d'initiative du citoyen.

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation vise à associer le public à l'élaboration du projet, en l'informant sur les données du projet, en recueillant les observations qu'il suscite et en faisant émerger des propositions pour l'enrichir.

Cette concertation doit permettre :

- d'informer de l'avancée des études ;
- d'organiser le partage d'informations et l'écoute des avis exprimés ;
- de recueillir, tout au long du processus d'études, des avis et propositions de la part du public ;
- de disposer de connaissances concrètes permettant d'enrichir l'élaboration du projet ;
- d'éclairer le Département de la Gironde sur les décisions à prendre dans le cadre du projet de déplacements durables du Nord Bassin d'Arcachon ;
- de faire connaître les décisions prises sur le projet afin de favoriser la participation des acteurs et du public.

LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

La concertation se déroulera en deux temps :

- une phase préparatoire de co-construction des scénarios et de hiérarchisation des enjeux,
- une concertation préalable qui permettra d'informer le public et de recueillir les avis afin d'éclairer les décisions du Département de la Gironde et d'aboutir au choix d'un scénario.

Le rôle du garant

Le garant, désigné par la Commission nationale du débat public, a pour mission de veiller à la sincérité et au bon déroulement de la concertation préalable dans le respect des règles du Code de l'environnement : transparence de l'information, expression de tous, écoute mutuelle.

Il est chargé de veiller à ce que la concertation permette au public de favoriser l'expression du public. Il facilite le dialogue entre tous les acteurs de la concertation, sans émettre d'avis sur le fond du projet. Le garant est neutre et indépendant. Sa mission est de :

- s'assurer de la qualité, de la sincérité, de l'intelligibilité des informations diffusées par le maître d'ouvrage ;
- veiller à la participation du public, à sa réelle possibilité de formuler des questions, de présenter des observations et propositions et d'obtenir des réponses du maître d'ouvrage ;
- veiller au respect des principes retenus par la CNDP et des engagements pris dans la présente Charte, notamment :
 - la transparence : l'information doit être mise à disposition, partagée et compréhensible par tous (toutes les études réalisées doivent être accessibles) ;

- l'équivalence : chaque personne a le droit de s'exprimer et de contribuer au débat ;
- l'argumentation : chaque intervention ou position est prise en considération pour autant qu'elle soit argumentée.
- s'informer et faire des suggestions sur les modalités de la concertation mises en œuvre par le maître d'ouvrage ;
- participer aux manifestations tenues dans le cadre de la concertation : comités de suivi, ateliers et réunions publiques ;
- exercer en tant que de besoin un rôle de recours ;
- rédiger le bilan de la concertation qu'il transmet à la CNDP, au maître d'ouvrage et qui est rendu public.

Le Comité consultatif

Le Comité consultatif est composé composé de 3 collèges :

- Les acteurs institutionnels
- Les acteurs socio-économiques
- Les acteurs associatifs

Il se réunira avant chaque grande étape de la concertation.

Une phase préparatoire à la concertation préalable - Réunions de présentation de la démarche par type d'acteurs

Ces réunions permettront de présenter aux acteurs du territoire le dispositif de concertation envisagé ainsi que le projet de charte de la concertation.

Il permettra à ces acteurs de décider de leur participation ou non au dispositif.

A ce stade, trois réunions sont envisagées :

- une réunion avec les acteurs environnementaux ;
- une réunion avec les acteurs socio-économiques ;
- une réunion avec les acteurs publics.

Une phase préparatoire à la concertation préalable - Des ateliers thématiques

Les ateliers thématiques, seront ouverts aux acteurs du territoire dans le respect des conditions définies par la charte de la concertation.

Ils leur permettront de travailler sur la hiérarchisation des enjeux au sein de chaque thématique, et d'émettre des avis, contributions et propositions dans le cadre de la co-construction des scénarii.

Les formats d'animation de ces ateliers de travail favoriseront les échanges et la participation de chacun.

Tous les types d'acteurs seront conviés à chaque atelier.

A ce stade, 4 ateliers sont envisagés :

- La mobilité sur le nord Bassin d'Arcachon ;
- La préservation de l'environnement ;
- Le développement économique et l'attractivité du territoire ;
- La forêt et la sylviculture.

Une première session d'ateliers permettra de présenter les enjeux du projet au regard de la thématique abordée, de recueillir les avis et de travailler de manière collaborative sur la hiérarchisation de ces enjeux.

Une seconde session d'ateliers permettra aux participants d'échanger et débattre sur les solutions et scénarii au sein de chaque thématique. Il s'agit d'une étape de co-construction des scénarii, qui seront ensuite soumis à l'avis du public dans le cadre de la concertation préalable.

Les temps de la concertation préalable

- **Une première session de réunions publiques**

Une première session de réunions publiques permettra de présenter aux habitants le projet, les différents scénarios envisagés et le dispositif de concertation.

A ce stade, nous pouvons envisager 2 réunions publiques territorialisées pour cette première session.

- **Des ateliers de travail participatifs**

Les ateliers de travail seront ouverts au grand public, sur inscription, et destinés à hiérarchiser les scénarios. A ce stade, nous pouvons envisager 3 ou 4 ateliers géographiques (1 atelier pour 2 communes), qui seront animés selon des méthodes favorisant les échanges et la participation de chacun (par exemple le format « café du monde »).

- **Une seconde session de réunions publiques**

Une seconde session de réunions publiques permettra de présenter aux habitants le bilan d'étape de la concertation publique, et le scénario préférentiel.

A ce stade, nous pouvons envisager 2 réunions publiques territorialisées pour cette seconde session.

- **Le bilan de la concertation**

Le bilan de la concertation sera rédigé par Madame Hélène SARRIQUET, garante de la concertation nommée par la CNDP, dans le mois qui suivra la clôture de la concertation. A la fois quantitatif et qualitatif, il mettra notamment en avant les apports de la concertation au projet.

LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC

L'information du public s'appuiera sur les outils suivants :

- **Durant la phase préparatoire :**

- **Une page dédiée au projet sur le site internet du Département « gironde.fr » ;**
- **Les comptes rendus des réunions et ateliers de travail**, rédigés par le prestataire du Département en charge de l'animation de la concertation, et envoyés dans un délai de 10 jours à l'ensemble des participants pour relecture et validation. Chaque participant aura la possibilité de proposer des modifications des comptes rendus. Les ajustements apportés seront intégrés ou précisés en annexe du document, puis les comptes rendus seront publiés sur la page dédiée au projet sur le site gironde.fr ;

- **Tout document de travail permettant d'éclairer et nourrir les débats.**

- **Durant la phase de concertation préalable :**

- **Un dossier de concertation rassemblant l'ensemble des informations à jour sur le projet, les études et les différentes solutions envisagées ;**
- **Une page dédiée au projet sur le site internet du Département « gironde.fr » ;**
- **Une exposition dans les mairies du territoire ;**
- **Les comptes rendus des réunions publiques**, retranscrits sur enregistrement audio, et des ateliers de travail, rédigés par le prestataire du Département en charge de l'animation de la

concertation. L'ensemble des comptes rendus sera publié dans un délai de 15 jours après l'atelier ou la réunion publique sur la page dédiée au projet du site gironde.fr ;

- **Les comptes rendus des ateliers de travail**, rédigés par le prestataire du Département en charge de l'animation de la concertation, et envoyés dans un délai de 10 jours à l'ensemble des participants pour relecture et validation. Chaque participant aura la possibilité de proposer des modifications des comptes rendus. Les ajustements apportés seront intégrés ou précisés en annexe du document, sous le contrôle de la garante de la concertation nommée par la CNDP, puis les comptes rendus seront publiés sur la page dédiée au projet sur le site gironde.fr ;
- **L'annonce des réunions publiques et des ateliers de travail** par voie de presse, d'affichage public, supports d'information municipaux, et via la page dédiée au projet sur le site internet du Département gironde.fr.

La participation du public s'appuiera sur les outils suivants :

- **Durant la phase préparatoire :**
- **Un minimum de 8 ateliers de travail thématiques** décrits dans le paragraphe « les modalités de la concertation »
- **Toute contribution, proposition ou étude sur le projet** transmise au Département par mail ou par courrier.
- **Durant la phase de concertation préalable :**
- **Un minimum de 4 réunions publiques** telles que décrites dans le paragraphe « les modalités de la concertation »
- **Un minimum de 3 ou 4 ateliers géographiques** tels que décrits dans le paragraphe « les modalités de la concertation »
- **La page dédiée au projet sur le site internet du Département « gironde.fr »**, à laquelle sera intégrée une dimension participative pour permettre au public et aux acteurs de déposer des contributions et des avis ;
- **Des registres** à disposition dans les mairies du territoire afin de déposer des contributions et des avis ;

LES ENGAGEMENTS DU DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE ET DES PARTICIPANTS À LA CONCERTATION

Le Département de la Gironde et les participants à la concertation s'engagent à inscrire leurs échanges dans une relation de courtoisie, en écoutant, en respectant et en donnant considération aux différentes opinions qui s'expriment.

Le Département de la Gironde s'engage :

- à étudier et débattre des propositions émises par les participants dans le cadre de la concertation ;
- à établir et à consolider un calendrier de réunions le plus en amont possible afin de favoriser la mobilisation des personnes concernées ou des personnes souhaitant participer ;
- à envoyer aux participants dans un délai raisonnable en amont des réunions tout document de travail qui permettra de préparer et nourrir les débats ;
- à ce que les avis, informations et propositions délivrés lors de chaque réunion soient consignés dans des comptes rendus, mis à disposition du public ;
- à mettre en ligne sur la page web dédiée au projet les comptes rendus et les présentations 15 jours après la tenue des réunions de concertation.

Les participants s'engagent :

- à formuler des avis, contributions et propositions pour les soumettre au débat ;
- à agir dans un esprit d'écoute, de bienveillance, de respect, d'ouverture, de sincérité, de loyauté ;
- à confirmer auprès du Département de la Gironde leur présence aux instances de concertation au moins 48 heures avant la date de la réunion, en précisant le(s) nom(s) et la (les) fonction(s) des participants ou de leur(s) représentant(e-es), à respecter les autres participants, en évitant de diffuser des informations partielles ou déformées auprès d'un tiers extérieur à son organisme.

L'application de cette charte doit permettre d'instaurer un dialogue de confiance entre les participants aux différentes phases de la concertation et ainsi de contribuer de manière transparente et ouverte à la

Fait à , le ,

NOM :

Prénom :

Signature précédée de la mention « Lu et approuvé »

Fonction :



Commission nationale
du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr