



Signé le	11/10/18
Date de réception en Préfecture	16/10/18
Identifiant Acte	
033-223300013-20181011-236339-AR-1-1	
Date de Publication au RAAD	16/10/18

DGA : Direction Générale Adjointe des Services Départementaux, chargée des Territoires
Direction : Direction Infrastructures

N°2018.1316.ARR

Arrêté approuvant le bilan de la concertation préalable établi par la garante et précisant les mesures que le Département de la Gironde juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation

- Annexés : le bilan du garant et le compte rendu du Département de la Gironde (personne publique responsable de la concertation préalable)

ARRETE

Approuvant le bilan de la concertation préalable établi par la garante et précisant les mesures que le Département de la Gironde juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

Le Président du conseil départemental,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'environnement, notamment les articles L. 121-15-1 et suivants et R. 121-19 et suivants,

Vu la délibération de la commission permanente n°2016.994.CP en date du 17 octobre 2016, autorisant le Président du Conseil départemental à procéder à une concertation publique concernant le projet de voie rétro-littorale Est du Bassin d'Arcachon,

Vu le courrier du 2 août 2017 adressé par le Président du Département de la Gironde à l'attention de la Commission Nationale de Débat Public en vue de la désignation d'un garant en application des dispositions de l'article L. 121-16-1

Vu la décision de la Commission nationale du débat public en date du 6 septembre 2017, désignant Madame Hélène Sarriquet en tant que garante de la concertation préalable avec l'appui de Monsieur Jean-Marc Rebière,

Vu la délibération de la commission permanente n° 2017.1064CP en date du 13 octobre 2017 approuvant l'encadrement par un garant nommé par la Commission Nationale du Débat Public de la concertation relative au Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin et autorisant le Président à prendre toutes les dispositions nécessaires à la bonne exécution de cette concertation préalable,

Vu la phase de pré-concertation avec les acteurs du territoire qui s'est déroulée du 18 octobre 2017 au 10 janvier 2018,

Vu l'arrêté n°2018.594 pris par le Président du Département de la Gironde en date du 16 avril 2018 précisant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation préalable avec le public,

Vu la phase de concertation préalable avec le public qui s'est déroulée du 14 mai 2018 au 30 juin 2018,

Considérant que les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation préalable avec le public prévus par l'arrêté n°2018.594 pris par le Président du Département de la Gironde en date du 16 avril 2018 ont bien été respectés,

Considérant le bilan de la concertation établi par Madame Sarriquet, garante de la concertation préalable, en date du 31 juillet 2018,

ARRETE

ARTICLE 1 : Le bilan de la concertation a été établi par Madame Sarriquet, garante de la concertation préalable, en date du 31 juillet 2018 tel qu'il est annexé au présent arrêté.

ARTICLE 2 : Le compte rendu du Département de la Gironde, tel qu'il est annexé au présent arrêté, précise les mesures qui seront mises en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

La concertation conduite par le Département de la Gironde, avec l'appui des communes et de la communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord, a été le lieu d'échanges riches et nourris. Ils ont permis de **clarifier les suites données par chacun des maîtres d'ouvrage aux différentes actions ou projets envisagés dans les trois scénarios.**

Les collectivités confirment l'orientation forte préconisée dans le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin (PDDNB) et confortée par la très grande majorité des participants : il s'agit de **proposer une évolution de la mobilité qui favorise les modes alternatifs à la voiture**, au premier rang desquels les transports en commun et les mobilités douces. Ces orientations se retrouveront dans le futur plan climat air énergie territorial (PCAET) du SYBARVAL.

La concertation a confirmé **l'intérêt d'une appropriation urbaine forte de la RD3 et des scénarios 2 et 3 dans leurs capacités à faire évoluer le système des mobilités existant.** En effet, ces 2 scénarios ont été reconnus par une grande majorité des personnes qui se sont exprimées par l'intermédiaire du questionnaire comme étant les plus aptes à favoriser les transports collectifs, à apaiser la circulation sur la RD 3 et développer la vie locale et les modes actifs (vélos, piétons) dans les centre-bourgs.

Si des efforts importants seront recherchés pour aboutir à des changements de comportements, le mode routier, inclus dans les scénarios 2 et 3, restera un moyen de déplacement pour nombre d'habitants du Bassin d'Arcachon. Il évoluera probablement dans le temps avec le recours aux véhicules électriques voire à des formes innovantes de véhicules autonomes. Les collectivités rechercheront d'ores-et-déjà toutes les solutions possibles pour limiter le nombre de véhicules sur les routes, dont le covoiturage.

Aussi, les collectivités ont décidé de :

- Renforcer l'attractivité des transports en commun.
- Renforcer l'usage des modes actifs, au premier rang desquels la marche à pied.
- Renforcer l'usage du vélo.
- Poursuivre les projets initiés par les communes en vue d'apaiser la circulation routière sur la RD3 en la transformant en rue pour des usages urbains.
- Étudier un projet de nouvelle voie de transit en arrière des communes.
- Approfondir la réalisation de pôles d'échange de centralité ou plus éloignés
- Prendre en compte les recommandations de la garante sur les modalités d'information et de participation du public pour la poursuite de ce projet.

Le détail sur chacun de ces points est précisé dans le document joint au présent arrêté.

ARTICLE 3 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs du département et affiché au siège du département.

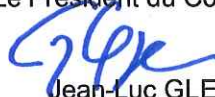
ARTICLE 4 : Conformément aux articles L. 121-16 et R. 121-24 du code de l'environnement, le présent arrêté sera publié sur le site internet de l'opération : <https://www.gironde.fr/grands-projets/projet-de-deplacements-durables-du-nord-bassin>

ARTICLE 5 : Ampliation du présent arrêté sera transmise à :

- M. le Maire de la commune d'Andernos-les-Bains,
- M. le Maire de la commune d'Arès,
- M. le Maire de la commune d'Audenge,
- M. le Président de la COBAN, Maire de la commune de Biganos,
- M. le Maire de la commune de Lanton,
- M. le Maire de la commune de Lège Cap Ferret,
- M. le Maire de la commune de Marcheprime,
- M. le Maire de la commune de Mios

Fait à Bordeaux, le **11 OCT. 2018**

Le Président du Conseil départemental



Jean-Luc GLEYZE
Conseiller départemental du Canton Sud Gironde

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**

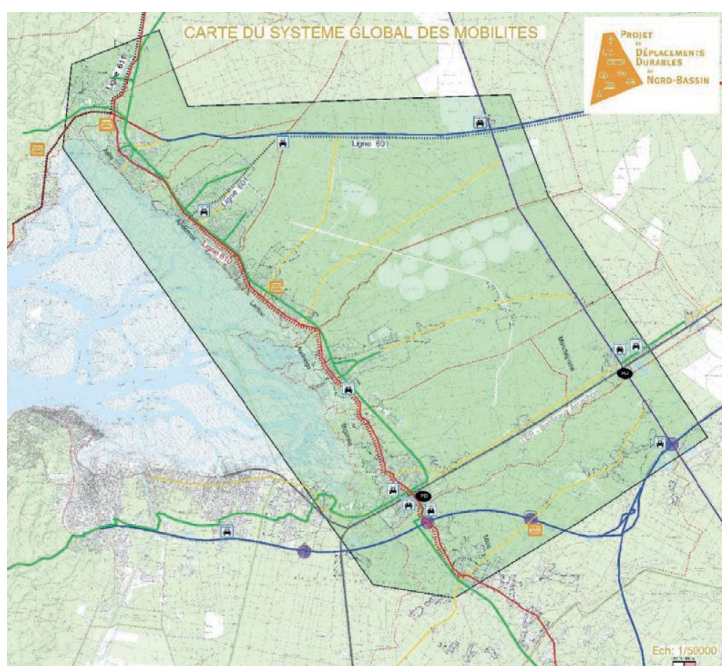
Le projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon est porté par le Conseil Départemental de la Gironde présidé par M. Gleyze. La concertation est menée sur 8 communes du nord bassin : Lège-Cap ferret, Arès, Andernos, Lanton, Audenge, Biganos, Marcheprime et Mios, correspondant à l'entité juridique 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 :

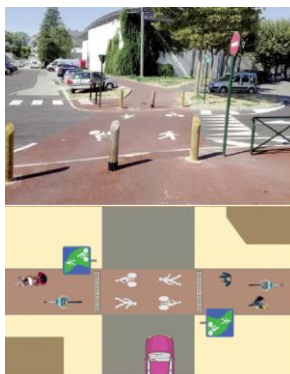
- la mise en œuvre de plans de mobilité autour des pôles générateurs de déplacements (établissements scolaires, zones d'activité, établissements administratifs, etc.);
- la création d'une plateforme d'information mobilité et la mise en place d'une politique de sensibilisation et de communication autour 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,



- 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,



Le marquage en entrée de zone 30

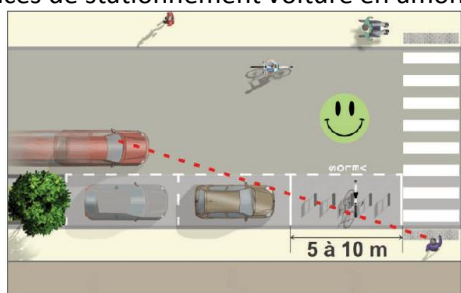


Le marquage en entrée de zone de rencontre



Le marquage en entrée d'aire piétonne

- 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 ENVISAGÉE :

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 participative 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-décideurs 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

Dés 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 :

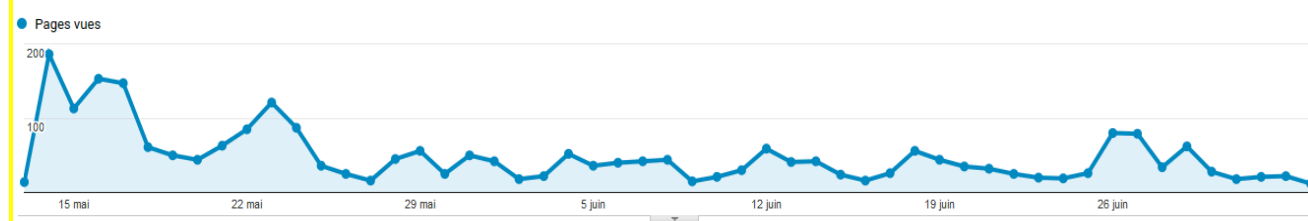
- auprès de la garante par mail à helene.sarriquet@garant-cndp.fr (12) ou par courrier à l'adresse du Département,
- auprès du Département via l'adresse mail du site [gironde.fr](http://www.gironde.fr) (8), la page internet du projet (9), l'adresse mail du projet à contact-pddnb@gironde.fr (42) ou par 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 enceintes, (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 défailante 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 généré.

- *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 papiers 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 souhaitent 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 efficace 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

CHARTRE 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 scénarii 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 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 atelier 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 :



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



PROJET DE DÉPLACEMENTS DURABLES DU NORD-BASSIN

COMPTE RENDU DU DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE

(Personne publique responsable de la concertation préalable)

Concertation préalable – 14 mai au 30 juin 2018



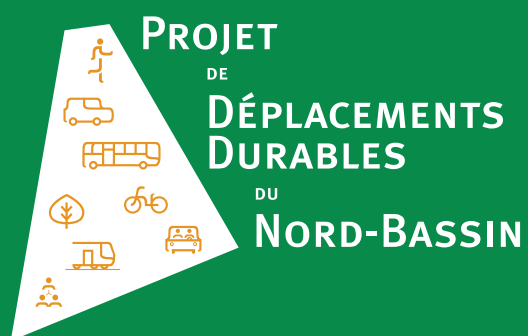


Table des matières

PARTIE 1

ÉDITO DU PRÉSIDENT	6
--------------------------	---

PARTIE 2

LE PROJET DE DÉPLACEMENTS DURABLES DU NORD BASSIN	7
2.1 Le contexte du projet	8
2.2 L'historique du projet	9
2.3 Les objectifs du projet	11
2.4 Les scénarios proposés à la concertation	12

PARTIE 3

DISPOSITIF DE LA CONCERTATION	19
3.1 Les objectifs de la concertation	20
3.2 Une concertation sous l'égide d'un garant nommé par la CNDP	20
3.3 La volonté d'aller à la rencontre de tous les publics	20
3.4 Les outils d'information et de mobilisation du public	21
3.4.1 L'information initiale au lancement de la concertation	21
3.4.2 L'information ponctuelle pour annoncer les temps forts de la concertation préalable	23
3.4.3 L'information continue	23
3.4.4 Les outils de participation et d'expression à disposition du public	27
3.5 Les temps de la concertation	27
3.5.1 Les réunions publiques d'ouverture de la concertation	29
3.5.2 Les ateliers de travail participatifs	29
3.5.3 Les ateliers thématiques	31
3.5.4 Les temps d'échange	32
3.5.5 L'atelier spécifique TCSP	33
3.5.6 Les réunions publiques de clôture	33
3.6 La synthèse des avis exprimés	34

PARTIE 4

LES ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE	37
4.1 Une concertation préalable bien accueillie mais parfois questionnée sur son utilité	38
4.2 Un débat sur les scénarios proposés à la concertation	41
4.3 Un consensus sur la nécessité de développer des transports en commun mais des questions sur leur forme et modalités de mise en œuvre	44
4.4 L'intérêt pour les mobilités douces et les modes de déplacement actifs	46
4.5 Des inquiétudes et des questions concernant le projet routier et ses impacts potentiels	47
4.5.1 La maîtrise de l'urbanisation	47
4.5.2 L'impact environnemental du projet	48

4.5.3 L'utilisation des pistes forestières et des emprises des lignes électriques existantes.....	49
4.5.4 La connexion du projet au Nord et au Sud du territoire d'étude.....	50
4.5.5 L'intégration du projet dans son environnement et la prise en compte des spécificités locales dans le projet.....	51
4.6 Des questions sur le calendrier de décision et de mise en œuvre.....	52
4.7 Des questions sur le coût du projet.....	53
4.8 Des attentes vis-à-vis de l'implication et du rôle des différentes collectivités dans l'organisation de la concertation et dans le projet	54

PARTIE 5

RÉSULTATS DE LA CONCERTATION (EXTRAITS BILAN DE LA GARANTE).....	55
--	----

PARTIE 6

LES MESURES QUI VONT ÊTRE MISES EN PLACE POUR TENIR COMPTE DES ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE.....	61
6.1 Renforcer l'attractivité des transports en commun.....	62
6.2 Renforcer l'usage des modes actifs, au premier rang desquels la marche à pied.....	63
6.3 Renforcer l'usage du vélo.....	63
6.4 Poursuivre les projets initiés par les communes en vue d'apaiser la circulation routière sur la RD3 en la transformant en rue pour des usages urbains	64
6.5 Étudier un projet de nouvelle voie de transit en arrière des communes.....	64
6.6 Approfondir la réalisation de pôles d'échange de centralité ou plus éloignés	65
6.7 Prendre en compte les recommandations de la garante sur les modalités d'information et de participation du public.....	65

PARTIE 7

CONCLUSION.....	67
-----------------	----

PARTIE 8

ANNEXES.....	69
8.1 Annexe 1 : Foire aux questions.....	70
8.2 Annexe 2 : Synthèse du questionnaire grand public.....	95
8.3 Annexe 3 : Synthèse questionnaire suite concertation	99
8.4 Annexe 4 : Vos propositions d'amélioration des scénarios.....	103
8.5 Annexe 5 : Bilan de la concertation préalable rendu par la garante le 30 juillet 2018.....	108

PARTIE 1

ÉDITO DU PRÉSIDENT

ÉDITO DU PRÉSIDENT

Marqué par un important dynamisme démographique, le territoire du Nord Bassin d'Arcachon fait face à des défis majeurs en termes d'aménagement du territoire et de mobilités.

Face à l'essoufflement du modèle actuel de déplacements fondé sur une croissance continue de l'usage de l'automobile, aucune solution miracle ne saura résoudre à elle seule les difficultés. Au contraire, seul un ensemble de propositions permettra de répondre à l'urgence et de préparer demain en accompagnant notamment les changements de comportement individuels et collectifs.

Afin de **s'adapter aux nouveaux besoins, d'apporter des réponses pérennes et responsables** contribuant à **préserver la qualité de vie sur le territoire**, le Département de la Gironde s'est associé à l'ensemble des collectivités territoriales compétentes en matière de mobilité (COBAN, SYBARVAL, Région et communes) pour élaborer un projet partagé de déplacements durables sur le Nord du Bassin d'Arcachon.

Dès le lancement du projet, le Département et ses partenaires ont souhaité mettre en œuvre une méthode de travail participative prenant en compte les attentes des acteurs locaux et des habitants. C'est pourquoi, afin d'apporter toutes les garanties à la concertation, le Département a saisi de façon volontaire la Commission Nationale du Débat Public qui a désigné Madame Hélène Sarriquet comme garante de la concertation.

D'octobre 2017 à janvier 2018, une phase de pré-concertation a permis de préciser avec les acteurs locaux les enjeux et les objectifs du projet.

Trois scénarios ont été retenus et soumis à la concertation, qui s'est déroulée du 14 mai au 30 juin 2018. Le dispositif déployé a permis de recueillir l'avis du public et d'enrichir la réflexion sur le projet grâce à l'expression de tous.

Cela a été rendu possible grâce à une connaissance éclairée des solutions soumises à la concertation préalable. En réponse aux demandes d'approfondissement portant plus particulièrement sur les scénarios n°2 et n°3, le Département de la Gironde a produit tout au long de la concertation des ressources documentaires et a également rajouté au dispositif initialement prévu un atelier spécifique sur la question d'un transport en commun en site propre.

Le bilan de la concertation préalable rendu par la garante le 30 juillet 2018 a été mis à disposition du public sur le site internet du projet dès le 1^{er} août.

Cette première étape dans la concertation a apporté de nombreux enseignements qui seront pris en compte dans la définition du projet futur.

Je souhaite que nous poursuivions ensemble cette démarche participative pour enrichir chacun des projets qui permettront de faire évoluer la mobilité sur le Bassin. C'est avec la mobilisation de tous que nous réussirons à faire évoluer nos comportements. A nous, collectivités locales, de mettre en œuvre les conditions pour que cela réussisse !



Jean-Luc GLEYZE

Président du Conseil départemental de la Gironde



PARTIE 2

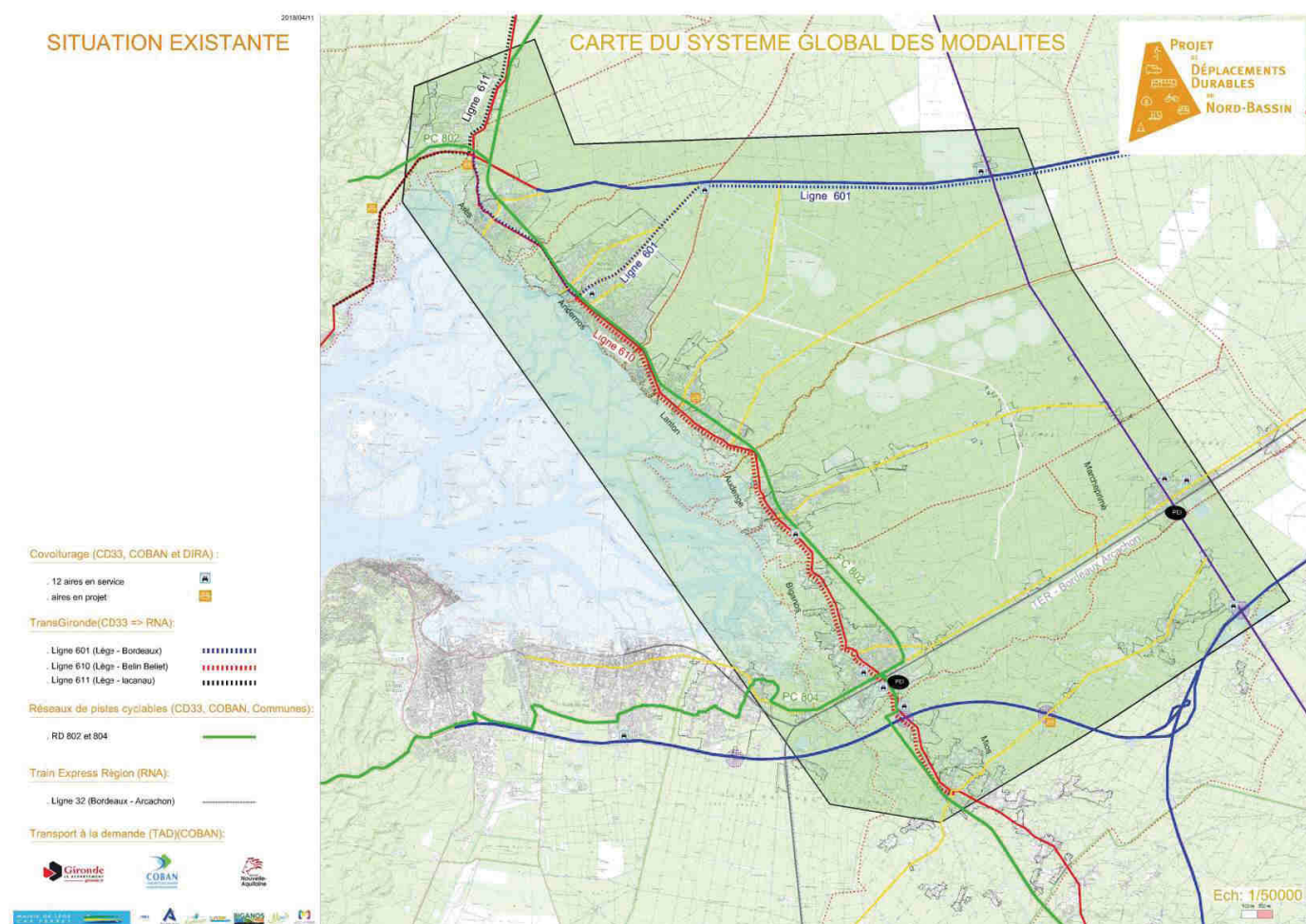
LE PROJET DE DÉPLACEMENTS DURABLES DU NORD BASSIN

2.1 LE CONTEXTE DU PROJET

Lancé en 2016, le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon vise à préciser les conditions qui permettraient d'améliorer les déplacements sur le territoire des huit communes de la Communauté d'agglomération du Nord Bassin d'Arcachon (COBAN) : Lège-Cap-Ferret, Arès, Andernos-les-Bains, Lanton, Audenge, Biganos, Marcheprime, Mios.

Appréhendant les mobilités dans leur ensemble afin de **redéfinir globalement et durablement les conditions de déplacement**, le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin est porté par l'ensemble des collectivités locales compétentes en matière de mobilité sur le territoire : Département de la Gironde, Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord (COBAN), Syndicat du Bassin d'Arcachon Val de L'Eyre (SYBARVAL), Région Nouvelle-Aquitaine, communes de Lège-Cap-Ferret, Arès, Andernos-les-Bains, Lanton, Audenge, Biganos, Marcheprime et Mios.

Dans le cadre de la concertation préalable organisée du 14 mai au 30 juin 2018 en partenariat avec les collectivités compétentes en matière de mobilité, trois scénarios ont servi de support aux débats.



2.2 L'HISTORIQUE DU PROJET

Des études et projets anciens non concrétisés

Si les besoins en matière de mobilité sur le Nord Bassin sont anciens, cette question a longtemps été appréhendée pour un seul mode de déplacement : la voiture. Depuis les années 1990, plusieurs analyses, études et projets ont été engagés mais finalement non concrétisés :

- En 1994, un tracé reliant la RD1250 à la RD106 a été prévu dans le schéma directeur du Bassin d'Arcachon ;
- Entre 2000 et 2014, la faisabilité de réalisation d'une liaison nouvelle en zone rétro-littorale pour désengorger la RD3 a été étudiée par le Département de la Gironde ;
- En 2014, ce projet a été inscrit dans le Schéma directeur routier départemental pour une réalisation et une mise en service durant la période 2021/2028.

Le changement d'approche du Département de la Gironde en vue d'un projet de mobilité global

Prenant acte du non-aboutissement de ces projets, de l'évolution des usages et besoins en matière de mobilité sur le territoire ainsi que de l'expérience accumulée au travers de différentes opérations et politiques publiques engagées, **le Département de la Gironde a adopté en 2016 une nouvelle approche visant à élargir la réflexion au système global des mobilités et à associer toutes les collectivités compétentes en matière de mobilité autour du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin (PDDNB).**

En 2017, le Département de la Gironde a sollicité volontairement la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour la désignation d'un garant et organisé une phase de pré-concertation avec les acteurs du territoire : acteurs institutionnels, acteurs socio-économiques, acteurs associatifs.

Afin d'encadrer la démarche engagée :

- **La CNDP a désigné Madame Hélène Sarriquet comme garante de la concertation préalable**, avec Monsieur Jean-Marc Rebière comme appui ;
- **Une charte de la concertation fixant les engagements collectifs** des participants à la démarche de concertation a été proposée pour l'instauration d'un dialogue de confiance tout au long de la démarche ;
- **Un Comité consultatif composé d'acteurs du territoire** (acteurs institutionnels, acteurs socio-économiques, acteurs associatifs) a été mis en place afin de suivre les différentes étapes de la concertation, de formuler des avis et propositions en vue de l'amélioration de la concertation, ainsi que des contributions sur le projet ; il s'est réuni à deux reprises en amont de la concertation préalable et en présence de la garante : le 10 novembre 2017 et le 3 mai 2018 ;
- **Un comité de pilotage composé des élus des différentes collectivités partenaires** (communes, COBAN, SYBARVAL, Région Nouvelle Aquitaine) a été constitué afin de garantir le partage de l'information et le suivi collectif des élus tout au long des étapes de la concertation et du projet. Présidé par le Président du Conseil départemental, il s'est réuni à 3 reprises : le 2 octobre 2017, le 12 mars 2018 et le 27 septembre 2018.

La phase de pré-concertation (octobre 2017-janvier 2018)

Entre octobre 2017 et janvier 2018, le Département de la Gironde a organisé, en lien avec la garante, une phase préparatoire à la concertation avec les acteurs (institutionnels, socio-économiques et associatifs) du territoire.

Cette phase de pré-concertation s'est articulée autour d'ateliers de travail collectifs sur quatre grandes thématiques validées par les acteurs du territoire : développement économique et attractivité du territoire, forêt et sylviculture, mobilités, préservation de l'environnement.

Suite à une réunion de présentation de la démarche auprès de chaque type d'acteurs (institutionnels, socio-économiques, associatifs), deux sessions de quatre ateliers dédiés aux grandes thématiques précitées ont été organisées. Un atelier supplémentaire concernant la « mobilité » a été ajouté début 2018 pour permettre à sept acteurs volontaires de porter une contribution sur cette thématique.

QUELQUES CHIFFRES SUR LA PHASE DE PRÉ-CONCERTATION

9

ateliers thématiques organisés

106

personnes différentes ont participé à la pré-concertation

17

participants par atelier thématique en moyenne

7

contributions (présentations détaillées) volontaires d'acteurs en atelier

Le travail en ateliers thématiques 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 des secours ;
- La cohérence du projet avec le développement du territoire ;
- L'accessibilité physique et géographique des infrastructures et des services.

Les ateliers supplémentaires sur la mobilité ont permis à sept acteurs du territoire de présenter leurs visions des évolutions à apporter aux solutions de déplacement existantes. Trois contributions portaient plus particulièrement sur des projets de voies dédiées aux transports en commun et une présentait le schéma des mobilités de la COBAN.

Le travail en ateliers thématiques a également confirmé que l'offre de mobilité existante est inadaptée aux besoins de déplacement actuels et qu'il y a nécessité de la faire évoluer. Différentes réponses ont été envisagées par les participants lors de ces ateliers afin de faire évoluer le système des mobilités existant :

- Pour l'intermodalité : mieux articuler et coordonner les offres de déplacements entre elles (horaires, fréquences, etc.), créer et renforcer les sites permettant le transfert de la voiture vers d'autres modes de déplacement (parkings de co-voiturage, pôles d'échanges, etc.) ;
- Pour les transports en commun : améliorer l'offre existante puis la diversifier en créant un transport en commun en site propre (tram-train, bus, mini-bus électrique, etc.), créer un système global de gestion des transports en commun ;
- Pour les déplacements doux (piétons et vélos) : sécurisation des itinéraires cyclables et piétons, augmentation du nombre de stationnements vélos, création d'un système de vélos en location ;
- Pour les déplacements routiers : développer le covoiturage, améliorer et sécuriser les axes existants, améliorer la signalisation, réserver certaines voies à certains usages, créer une nouvelle voie en s'appuyant sur les fragmentations existantes du territoire.

UNE APPROCHE COHÉRENTE DE LA MOBILITÉ

En parallèle de la pré-concertation sur le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin, la COBAN a élaboré puis approuvé le 13 février 2018 deux schémas (« Mobilités » et « Modes doux »), s'inscrivant dans la même logique d'approche globale et concertée que celle du Département de la Gironde.

A la suite de cette phase de pré-concertation avec les acteurs du territoire, les objectifs du projet ont été adaptés et trois scénarios ont été élaborés pour servir de support aux débats de la concertation préalable.

2.3 LES OBJECTIFS DU PROJET

Les études de diagnostic et la phase de pré-concertation, menées conjointement au dernier trimestre 2017, ont permis de préciser les enjeux puis les objectifs du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin :

- **Faire évoluer le système global des mobilités en tenant compte des orientations du territoire :**
 - ✓ En prenant en compte des besoins futurs ;
 - ✓ En s'adaptant aux besoins de tous les usagers ;
 - ✓ En développant les supports d'information et les actions de communication et de sensibilisation 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 ;
 - ✓ En développant l'offre de transports de proximité.
- **Développer les reports d'usage de la voiture vers d'autres modes de déplacement :**
 - ✓ 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 ;
 - ✓ En développant les solutions de covoiturage.
- **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 ;
 - ✓ En développant des sites sécurisés pour le stationnement des vélos.
- **Participer au développement apaisé et sécurisé des territoires et redonner à la RD3 sa vocation de desserte locale :**
 - ✓ En rapprochant les offres de mobilités des lieux de vie et de services ;
 - ✓ En apaisant la circulation de la RD3 dans la traversée des centres-bourgs ;
 - ✓ En sécurisant les déplacements de tous les usagers ;
 - ✓ En facilitant l'intervention des services de secours ;
 - ✓ En restreignant l'accès des centres-bourgs pour certains transports (poids-lourds, livraisons, transports de matières dangereuses).



Domaine de Certes-et-Graveyron (Audenge)

© Département Gironde / Paul Robin

2.4 LES SCÉNARIOS PROPOSÉS À LA CONCERTATION

Dans le cadre de la concertation, il a été proposé au public d'évaluer l'intérêt de trois scénarios pour faire évoluer l'offre de mobilité sur le territoire de la COBAN. Ces trois scénarios dessinent trois futurs possibles pour la mobilité sur le Nord Bassin. S'inscrivant dans le cadre des objectifs définis pour le projet et faisant suite aux propositions issues des ateliers thématiques organisés avec les acteurs du territoire, les scénarios reposent sur un socle commun d'actions déclinées dans les schémas « Mobilités » et « Modes doux », de la COBAN.

L'ambition de la concertation était de recueillir l'avis de la population sur ces scénarios pour les amender et les faire évoluer.

Socle commun d'actions

Un socle commun d'actions issues des schémas « Mobilités » et « Modes doux » de la COBAN fonde le contenu des trois scénarios proposés au débat. Il comprend notamment :

- L'incitation et l'accompagnement à la mise en œuvre de plans de mobilité autour des pôles générateurs de déplacements (établissements scolaires, zones d'activité, établissements administratifs, etc.) ;
- Le développement d'une fonction de conseil en mobilité assortie de la création d'une plateforme d'information mobilité et 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 en cohérence avec le schéma intercommunal des modes doux :
 - Création d'un sas cycliste à l'amont des feux tricolores afin de dégager une zone facilitant l'insertion des cyclistes aux carrefours ;
 - 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, ...) :
 - commune de Lège-Cap-Ferret : avenue de la Gare ;
 - commune d'Andernos-les-Bains : esplanade du Broustic ,
 - commune de Lanton : avenue de la Libération
 - commune d'Audenge : entrée du domaine de Certes ;
 - commune de Mios : avenue de la République.
- La mise en œuvre d'une gouvernance partagée de la mobilité au niveau de la COBAN puis, une réflexion concernant l'extension de cette compétence au niveau du Pays Barval.

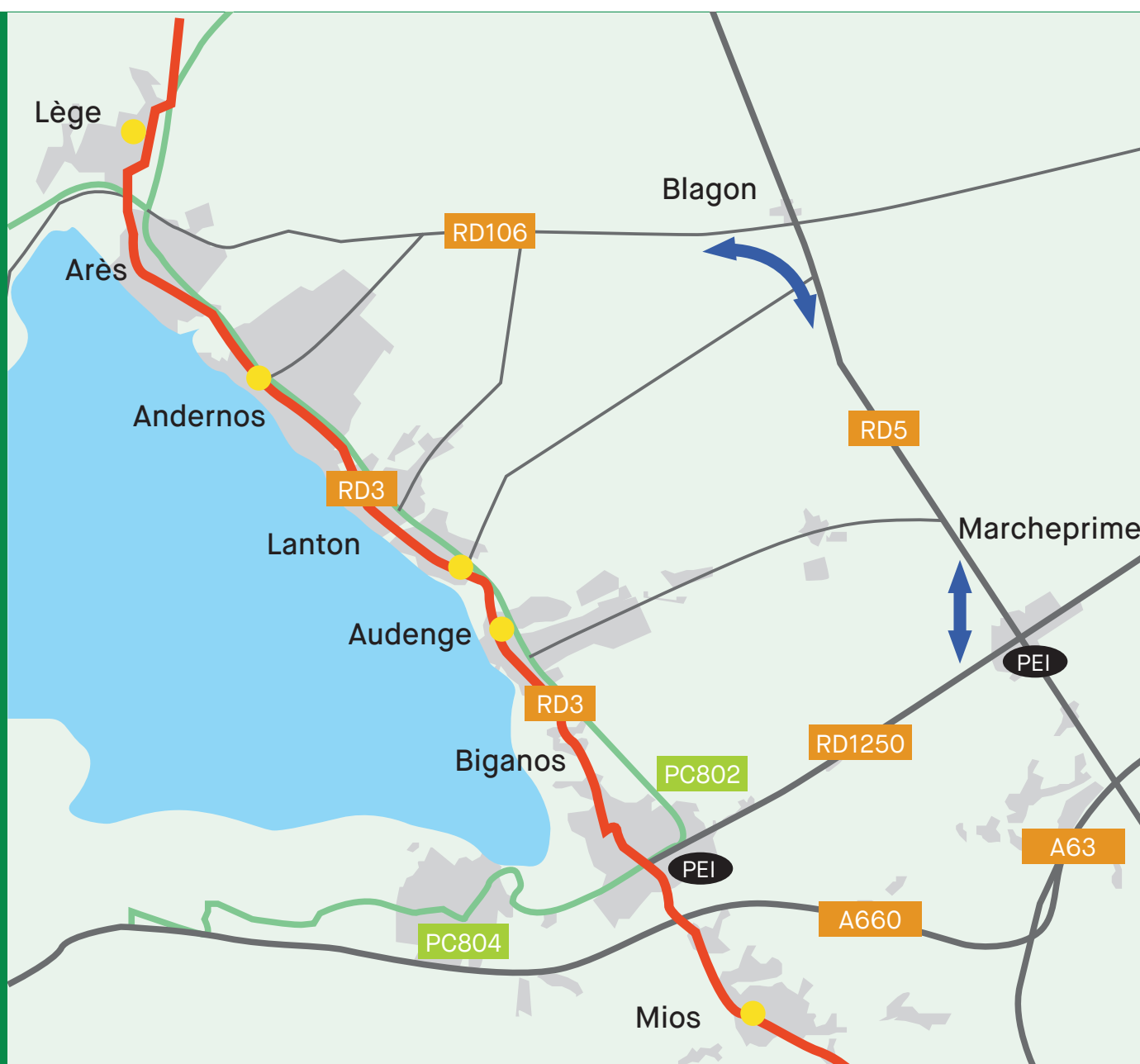
Scénarios

SCÉNARIO N°1

Le scénario n°1 envisage un projet de moindre coût et de moindre impact environnemental. Il repose principalement sur les actions décrites dans le socle commun. En complément, ce scénario prévoit la **création de deux bretelles routières de liaison** :

- au carrefour de Blagon entre la RD106 et la RD5 ;
- au carrefour de Marcheprime entre la RD5 et la RD1250.

Ces dispositions visent à améliorer les liaisons entre le Nord et le Sud du périmètre de la COBAN. Toutefois, elles ne permettent, ni un apaisement du trafic de la RD3, ni une amélioration du développement commercial des transports en commun.



LÉGENDES DES CARTES

● Pôle d'échange secondaire

● Carrefour de mobilité

— Liaison cyclable, piétonne, et par navette

— Aménagement de sécurité pour les modes doux / liaison cyclable intercommunale

↔ Aménagement routier

↔ Création d'une ligne de transport en commun

↔ Liaison routière complémentaire

PEI Pôle d'échange intermodal existant

SCÉNARIO N°2

Le scénario n°2 envisage un projet qui améliore l'attractivité des transports en commun et conduit à un début d'apaisement de la RD3. Ce scénario vise à favoriser la transformation de la RD3 en voie urbaine tout en sécurisant les déplacements des modes actifs et en rendant les transports en communs plus attractifs.

Il prévoit l'amélioration de l'intermodalité par :

- **la création de cinq « pôles d'échanges secondaires », en retrait des secteurs urbanisés** (sauf pour Andernos-les-Bains). Ils doivent permettre le rabattement des véhicules particuliers vers les aires de co-voiturage, les navettes et les vélos. Ces pôles ont également pour objectifs d'optimiser l'offre de la ligne 601 et de faciliter l'organisation des rabattements logistiques. Ils se situent à :
 - Andernos-les-Bains : carrefour avec la RD215 (à 3 km de la RD3 : frontière secteurs urbanisés) ;
 - Lanton : carrefour avec la RD3e9 (à 3,9 km de la RD3 et 1,2 km des secteurs urbanisés) ;
 - Lanton : carrefour avec la RD3e10 (à 4,8 km de la RD3 et 4,0 km secteurs urbanisés) ;
 - Audenge : carrefour avec la RD5e5 (à 7,0 km de la RD3 et 3,6 km secteurs urbanisés) ;
 - Biganos : carrefour avec la RD1250 (à 4,7 km de la RD3 et 2,8 km secteurs urbanisés).
- **la création de liaisons entre les centres urbains et ces pôles d'échanges secondaires** pour les cyclistes et pour les navettes :
 - RD215 (Andernos) entre la RD3 et le pôle d'échange secondaire (3 km) ;
 - RD3e9 (Lanton) entre la RD3 et le pôle d'échange secondaire (3,5 km) ;
 - RD3e10 (Lanton) entre la RD3 et le pôle d'échange secondaire (4,8 km) ;
 - RD5e5 (Audenge) entre la RD3 et le pôle d'échange secondaire (7,0 km) ;
 - RD1250 (Biganos) entre la RD3 et le pôle d'échange secondaire (4,7 km).

Ce scénario vise également à **améliorer les conditions de déplacement des vélos par la réalisation d'aménagements de sécurité et le développement des liaisons cyclables intercommunales sur les itinéraires suivants** :

- Andernos-les-Bains/carrefour de Querquillas ;
- Audenge/Lubec (en passant par le parc d'activités) ;
- Marcheprime(pôled'échanges intermodal)/Zoned'activité/LacanaudeMios ;
- Biganos/Marcheprime en passant par les Argentières ;
- Mios/LacanaudeMios/les Argentières.

Ce scénario doit permettre aussi la **fluidification des déplacements automobiles par la transformation des pistes forestières 209 et 210 en voie routière**. Reliant les 5 pôles d'échanges secondaires ainsi créés, celle-ci se raccorderait, côté Nord, à la RD 215 à proximité de l'aérodrome d'Andernos-les-Bains et, côté sud, au carrefour de Canauley à Biganos. Cette voie parallèle, à l'écart des zones urbaines, permettrait :

- la limitation de l'accès des centres urbains aux poids lourds : réglementation des livraisons, interdiction de circulation des poids lourds et des transports de matières dangereuses ;
- l'amélioration de la circulation des services de secours sur le territoire et leurs conditions d'intervention ;
- une réduction du trafic actuel de la RD3 estimée entre 15 et 25% (modélisations Explain 2017), qui favoriserait l'apaisement de la traversée des bourgs, la sécurisation et l'attractivité des modes doux (vélos et piétons).

Ce scénario pourrait être complété dans un second temps par deux liaisons routières:

- **Une liaison, côté sud, avec l'échangeur n°1 de l'autoroute A660** (via le franchissement existant de la voie ferrée au lieu-dit « Canauley »). Cette option vise à sortir le trafic de transit des centres de Mios, Biganos et Marcheprime notamment pour les échanges de la zone d'étude avec Bordeaux ;
- **Un contournement de la commune Lège-Cap-Ferret, côté Nord**, de façon à sortir les trafics de transit de cette commune.



LÉGENDES DES CARTES

● Pôle d'échange
secondaire

● Carrefour
de mobilité

↔ Liaison cyclable,
piétonne, et par
navette

Aménagement
de sécurité pour
les modes doux /
liaison cyclable
intercommunale

↔ Aménagement
routier

↔ Création
d'une ligne
de transport
en commun

↔ Liaison routière
complémentaire

PEI
Pôle d'échange
intermodal
existant

SCÉNARIO N°3

Le scénario n°3 envisage un projet qui privilégie les modes doux, renforce les transports en commun et assure un apaisement renforcé de la RD3. Cela nécessite de rapprocher les différents supports de mobilité, des centres de vie.

Ainsi, en complément de la création de 5 nouveaux pôles d'échanges secondaires, de liaisons centres urbains/pôles d'échanges secondaires (navettes et modes actifs) et du **développement de liaisons cyclables intercommunales**, ce scénario prévoit :

- **L'amélioration de la desserte** (fréquences, vitesses commerciales, etc.) **des pôles d'échanges intermodaux de Marcheprime et Biganos à travers :**
 - une évolution et une priorisation du fonctionnement de la ligne TransGironde n°610 sur la RD3 afin d'améliorer la desserte du pôle intermodal de Biganos. Cette priorisation sera mise en œuvre, dans un premier temps, au niveau des carrefours. **Une expérimentation sera ensuite réalisée avec la mise en service de navettes empruntant la piste cyclable** (en cohabitation avec les vélos et les piétons) **dans les centres urbains des communes d'Arès à Audenge.**
 - la création d'une nouvelle ligne de transport en commun interurbaine reliant les 5 pôles d'échanges secondaires au pôle intermodal de Marcheprime.
- **Le renforcement des liaisons vers Bordeaux** (optimisation de la ligne 601, accessibilité des pôles d'échanges intermodaux de Biganos et Marcheprime, liaisons routières, ...) ;
- **L'optimisation de l'efficacité et de l'accessibilité (piétons, ...) des 5 pôles d'échanges secondaires** en rapprochant trois d'entre eux des secteurs urbanisés :
 - Lanton : carrefour avec la RD3e9 (à 2,7 km de la RD3 : frontière secteurs urbanisés) ;
 - Lanton : carrefour avec la RD3e10 (à 2,2 km de la RD3 et 1,4 km secteurs urbanisés) ;
 - Audenge : carrefour avec la RD5e5 (à 3,9 km de la RD3 et 0,5 km secteurs urbanisés) ;
 - Les pôles d'échange d'Andernos (carrefour avec la RD215, situé à 3 km de la RD3, au niveau de la frontière secteurs urbanisés) et Biganos (carrefour avec la RD1250, situé à 4,7 km de la RD3, à 2,8 km des secteurs urbanisés) sont identiques à ceux du scénario n°2.

Ce scénario prévoit un **réel apaisement** de la circulation sur la RD3 dans la traversée des centres bourgs par :

- la requalification de la RD3 en zones apaisées dans les centres urbains : zones 30 et zones de rencontre (expérimentations) ;
- une réduction du trafic de la RD3 estimée entre 25 et 35% (modélisations Explain2017) ;
- la limitation de l'accès des centres urbains aux poids lourds : réglementation des livraisons, interdiction de circulation des poids lourds et des transports de matières dangereuses.

Enfin, l'amélioration des déplacements automobiles est prévue à travers **la création d'une nouvelle voie routière, qui emprunterait en partie les emprises de la ligne RTE « Lège-Masquet 2 »**. Elle se raccorderait côté Nord à la RD215 à proximité de l'aérodrome d'Andernos et côté sud, au carrefour de Canauley à Biganos.

Comme pour le scénario n°2, cette voie parallèle améliorerait également la circulation des services de secours sur le territoire et leurs conditions d'intervention.

Ce scénario pourrait être complété dans un second temps par deux liaisons routières :

- **Une liaison, côté sud, avec l'échangeur n°1 de l'autoroute A660** (via le franchissement existant de la voie Ferrée au lieu-dit « Canauley »). Cette option vise à sortir le trafic de transit des centres de Mios et Biganos et Marcheprime notamment pour les échanges de la zone d'étude avec Bordeaux ;
- **Un contournement de la commune de Lège, côté Nord**, de façon à sortir les trafics de transit de cette commune.



LÉGENDES DES CARTES

● Pôle d'échange
secondaire

● Carrefour
de mobilité

—— Liaison cyclable,
piétonne, et par
navette

Aménagement
de sécurité pour
les modes doux /
liaison cyclable
intercommunale

Aménagement
routier

Création
d'une ligne
de transport
en commun

Liaison routière
complémentaire

PEI
Pôle d'échange
intermodal
existant



PARTIE 3

DISPOSITIF DE LA CONCERTATION

3.1 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation préalable sur le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon avait pour objectifs :

- **D'informer sur le projet** (objectifs et caractéristiques, avancée des études, scénarios soumis à la concertation) ;
- **D'organiser le partage d'informations** et l'écoute des avis exprimés ;
- **De recueillir, tout au long des études, des avis** sur l'opportunité du projet, ses enjeux socio-économiques, ses impacts sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire ;
- **D'associer le public** à l'élaboration du projet ;
- **D'amender et d'enrichir l'ensemble des éléments du projet**, d'en préciser les conditions éventuelles de réalisation ;
- **De faire connaître les décisions** envisagées sur le projet afin de favoriser la participation des acteurs et du public.

3.2 UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE D'UN GARANT NOMMÉ PAR LA CNDP

Tout au long de la concertation préalable, la garante de la concertation a veillé au respect de la participation du public au processus d'élaboration du projet et au bon déroulement de la concertation.

Elle a notamment veillé, en amont de la concertation préalable, à la qualité, l'intelligence, la sincérité des informations, l'adéquation des outils et supports ainsi qu'au choix de modalités de concertation permettant la participation continue de tous les publics concernés.

Pendant la concertation préalable, la garante s'est assurée de la pertinence des outils d'expression du public, de la qualité d'écoute des porteurs de projet et des réponses aux questions posées par le public.

Ce rôle s'est traduit par des échanges réguliers avec le Département de la Gironde, qui ont notamment conduit à ajuster les formats d'animation de certaines réunions et ateliers, et à ajouter un atelier dédié à la thématique des transports en commun en site propre.

Le bilan de la concertation préalable rendu par la garante le 30 juillet 2018 a été publié sur le site internet du projet dès le 1^{er} août.

3.3 LA VOLONTÉ D'ALLER À LA RENCONTRE DE TOUS LES PUBLICS

Conformément au conseil de la garante, afin de favoriser la participation et l'information de tous les publics, le dispositif de concertation préalable mis en œuvre a été organisé selon les principes suivants :

- **Une couverture de tout le territoire du Nord Bassin** : chaque commune du Nord Bassin s'est vue remettre un « kit » comprenant l'ensemble des supports d'information (détaillé ci-après dans le point « 3.4.1 »), mis à disposition dans toutes les mairies, ainsi qu'aux sièges de la COBAN, du SYBARVAL et à l'Hôtel du Département. Chaque commune du territoire a également accueilli au moins un temps d'animation ;
- **Des temps d'animation adaptés aux disponibilités du plus grand nombre** en termes de dates et d'horaires (en soirée essentiellement) ;
- **Des temps d'animation dédiés à des publics spécifiques**, que les formats de concertation classique captent rarement : les jeunes, les personnes âgées, les personnes en insertion, les touristes, les chefs d'entreprises, les usagers des transports en commun.

3.4 LES OUTILS D'INFORMATION ET DE MOBILISATION DU PUBLIC

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

3.4.1 L'information initiale au lancement de la concertation

Le lancement de la concertation préalable a été annoncé par :



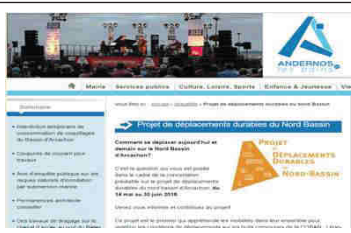


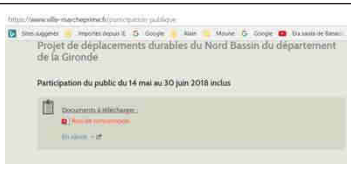


- **Un affichage réglementaire** (affiches A4 sur fond jaune, dans les 8 communes, à la COBAN, au SYBARVAL et à l'Hôtel du Département de la Gironde) ;
- **Un flyer distribué à 37 000 exemplaires dans toutes les boîtes à lettres de la COBAN¹** (dépliant format 4 pages A4) présentant le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin, les scénarios proposés à la concertation et les modalités d'information et de participation du public ;
- **Un dispositif d'information dans les 8 communes du territoire**, à la COBAN, au SYBARVAL et à l'Hôtel du Département de la Gironde composé de :
 - ✓ **2 kakémonos** (format 85x206 cm) présentant les scénarios proposés à la concertation et les modalités d'information et de participation,
 - ✓ **Un flyer** (identique à celui distribué dans toutes les boîtes à lettres de la COBAN),
 - ✓ **Des affiches** (format A4 et A3, ainsi qu'un format 120x176 cm affiché sur le parvis de la gare de Biganos),
 - ✓ **Un dossier de la concertation** (format A4, 74 pages) 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,
 - ✓ **Un document de synthèse de la phase de pré-concertation** (dépliant format 4 pages A4) ;
- **Une conférence de presse** organisée le lundi 7 mai au domaine de Certes à Audenge, en présence d'Alain Renard, vice-président du Département de la Gironde chargé de la Préservation de l'environnement, la gestion des risques et des ressources, les infrastructures routières, Anne-Laure Fabre-Nadler, vice-présidente du Département de la Gironde chargée des Mobilités, et Hélène Sarriquet, garante de la concertation nommée par la CNDP. **Un dossier de presse** a été remis aux journalistes présents, puis mis en ligne sur le site *gironde.fr*.

Après la conférence de presse, des articles sont parus dans *Sud Ouest*, *La Dépêche du Bassin*, *Aqui !*, *France Bleu Gironde*, *TVBA*, *InfoBassin*.

- **Un relais des informations via les collectivités du territoire**, notamment sur leur site internet :

<p>Mios</p>		<p>http://www.villemios.fr/concertation-publique-organisee-par-le-departement-sur-les-deplacements-durables-dans-le-nord-bassin/</p>
<p>Biganos</p>		<p>http://villedebiganos.fr/actualites/projet-de-deplacements-durables-du-nord-bassin-darcachon/</p>

¹ Pour les personnes qui n'auraient pas reçu le dépliant, celui-ci a été mis à disposition du public dans tous les temps de concertation.

<p>Audenge</p>		<p>http://www.mairie-audenge.fr/actualites/item/1748-projet-de-deplacements-durables-du-nord-bassin</p>
<p>Lanton</p>		<p>https://www.mairie-lanton.fr/projet-de-deplacement-durables-du-nord-bassin.html</p>
<p>Andernos</p>		<p>http://www.andernoslesbains.fr/actualites/2661-projet-de-deplacements-durables-du-nord-bassin.html</p>
<p>Arès</p>		<p>https://ville-ares.fr/projet-de-deplacements-durables-nord-bassin-darcachon/</p>
<p>Lège-Cap-Ferret</p>		<p>http://www.ville-lege-capferret.fr/module-Contenus-viewpub-tid-3-pid-313.html</p>
<p>Marcheprime</p>		<p>https://www.ville-marcheprime.fr/participation-publique</p>
<p>COBAN</p>		<p>http://www.coban-atlantique.fr/module-Contenus-viewpub-tid-2-pid-132.html</p>
<p>Sybarval</p>		<p>https://www.sybarval.fr/</p>

- 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*.

3.4.2 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).

3.4.3 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 :

- **Une page dédiée au projet sur le site *gironde.fr*** qui a permis de mettre à disposition du public l'ensemble des informations et documents utiles à la concertation préalable. Cette page est organisée en 5 rubriques :
 - ✓ La concertation préalable ;
 - ✓ Registre de vos contributions ;
 - ✓ Présentation du projet ;
 - ✓ Les enjeux pour le territoire ;
 - ✓ Phase préparatoire à la concertation (automne 2017).

La page a été alimentée et complétée tout au long de la concertation préalable, notamment via une Foire aux Questions (FAQ) et la publication des contributions du public reçues. Du 14 mai au 30 juin 2018, les statistiques de fréquentation du site internet font état de **2 113 pages et onglets vus au cours de 1 631 connexions** correspondant chacune à une session de trente minutes et non à un visiteur unique. Concernant la fréquentation tout au long de la concertation préalable :



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

- **6 fiches thématiques détaillées** ont été réalisées à la demande de la garante 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 et mises en ligne sur la page dédiée au projet sur *gironde.fr*

Ressources documentaires mises à disposition du public au cours de la concertation préalable :

- **Rapports d'études**
 - ✓ Liens schémas des mobilités et des modes doux – COBAN et SYBARVAL ;
 - ✓ Étude SEGIC diagnostics environnement complémentaires ;
 - ✓ SEGIC – Livre 2 – Analyse comparative des 3 scénarios ;
 - ✓ Études Biotope évaluation milieux naturels ;
 - ✓ Biotope – Livre 2 – Analyse des impacts potentiels de scénarios routiers sur les milieux naturels ;
 - ✓ Études Explain « socio éco, déplacements et trafics routiers » Février 2018 ;
 - ✓ Explain – Livre 2 – Analyse des différents scénarios routiers pour apaiser la RD3.

▪ **Autres ressources documentaires**

- ✓ Avis de concertation – Avril 2018 ;
- ✓ Arrêté du Président du Conseil départemental de la Gironde – Avril 2018 ;
- ✓ Affiche – Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin ;
- ✓ Dossier de concertation – Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin ;
- ✓ Synthèse de la pré-concertation – Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin ;
- ✓ Dépliant info – Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin ;
- ✓ Dossier de presse ;
- ✓ Synthèse des questionnaires (actualisé régulièrement) ;
- ✓ Synthèse de l'enquête auprès des 16-25 ans – janvier à mars 2018 ;
- ✓ Synthèse de l'enquête auprès des collégiens – janvier à mars 2018 ;
- ✓ Synthèse de l'enquête auprès des lycéens – janvier à mars 2018 ;
- ✓ Synthèse de l'enquête auprès des entreprises – janvier à mars 2018 ;
- ✓ Réponse à vos questions (actualisé régulièrement) ;
- ✓ Courrier de saisine de la CNDP.

▪ **6 fiches thématiques avec annexes**

- ✓ 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.

▪ **Comptes rendus et présentations projetées lors des 16 temps de concertation (14 mai-30 juin 2018)**

- ✓ Compte-rendu de la réunion publique à Arès le 29 juin 2018 ;
- ✓ Présentation de la réunion publique à Arès le 29 juin 2018 ;
- ✓ Compte-rendu de la réunion publique à Audenge le 27 juin 2018 ;
- ✓ Présentation de la réunion publique à Audenge le 27 juin 2018 ;
- ✓ Compte-rendu de l'atelier transport en commun en site propre à Lanton le 25 juin 2018 ;
- ✓ Présentation de l'atelier transport en commun en site propre à Lanton le 25 juin 2018 ;
- ✓ Compte-rendu du temps d'échange avec les publics touristiques à Arès le 23 juin 2018 ;
- ✓ Compte-rendu de l'atelier participatif à Audenge le 14 juin 2018 ;
- ✓ Compte-rendu de l'atelier personnes âgées à Mios le 6 juin 2018 ;
- ✓ Compte-rendu du temps d'échange en mairie de Lège-Cap-Ferret le 4 juin 2018 ;
- ✓ Compte-rendu du temps d'échange avec les personnes en insertion du Pôle Emploi d'Andernos le 5 juin 2018 ;
- ✓ Compte-rendu du temps d'échange en gare de Marcheprime le 31 mai 2018 ;

- ✓ Compte-rendu de l'atelier participatif à Lanton le 30 mai 2018 ;
- ✓ Compte-rendu du temps d'échange en gare de Biganos le 29 mai 2018 ;
- ✓ Compte-rendu de l'atelier entreprises à Certes-et-Graveyron du 28 mai 2018 ;
- ✓ Compte-rendu de l'atelier des élèves du collège d'Audenge du 24 mai 2018 ;
- ✓ Compte-rendu de l'atelier des élèves du lycée d'Andernos du 22 mai 2018 ;
- ✓ Présentation de la réunion publique à Andernos-les-Bains le 17 mai 2018 ;
- ✓ Compte-rendu de la réunion publique à Andernos-les-Bains le 17 mai 2018 ;
- ✓ Présentation de la réunion publique du 15 mai 2018 à Biganos ;
- ✓ Compte-rendu de la réunion publique du 15 mai 2018 à Biganos.

▪ **Comptes rendus et présentations projetées lors des temps de pré-concertation (octobre 2017-janvier 2018)**

- ✓ Présentation du Comité consultatif du 2 mai 2018 ;
- ✓ Compte-rendu du Comité consultatif du 2 mai 2018 ;
- ✓ Compte-rendu réunion avec les acteurs associatifs et environnementaux ;
- ✓ Compte-rendu réunion avec les acteurs publics et institutionnels ;
- ✓ Compte-rendu réunion avec les acteurs socio-économiques ;
- ✓ Document projeté lors des réunions avec les acteurs du territoire ;
- ✓ Présentation du comité consultatif du 10 novembre 2017 ;
- ✓ Compte-rendu du comité consultatif du 10 novembre 2017 ;
- ✓ Compte-rendu réunion préservation environnement phase 1 ;
- ✓ Document projeté lors de la réunion préservation environnement phase 1 ;
- ✓ Compte-rendu réunion sylviculture et forêt phase 1 ;
- ✓ Document projeté lors de la réunion sylviculture et forêt phase 1 ;
- ✓ Compte-rendu réunion mobilités phase 1 ;
- ✓ Document projeté lors de la réunion mobilités phase 1 ;
- ✓ Compte-rendu réunion développement économique phase 1 ;
- ✓ Document projeté lors de la réunion développement économique phase 1 ;
- ✓ Compte-rendu réunion développement économique et attractivité du territoire phase 2 ;
- ✓ Document projeté lors de la réunion développement économique et attractivité du territoire phase 2 ;
- ✓ Compte-rendu réunion sylviculture et forêt phase 2 ;
- ✓ Document projeté lors de la réunion sylviculture et forêt phase 2 ;
- ✓ Compte-rendu réunion mobilités phase 2 ;
- ✓ Document projeté lors de la réunion mobilités phase 2 ;
- ✓ Compte-rendu réunion mobilités suite phase 2 ;
- ✓ Compte-rendu réunion préservation environnement phase 2 ;
- ✓ Document projeté lors de la réunion préservation environnement phase 2 ;
- ✓ Compte-rendu réunion mobilités n°2 phase 2 ;
- ✓ Document projeté lors de la réunion mobilités n°2 phase 2.

Contributions des acteurs du territoire lors de la phase de pré-concertation

Pendant la phase de la pré-concertation, le Département de la Gironde a souhaité laisser la parole aux acteurs du territoire désirant proposer leur vision ou leur projet pour améliorer la mobilité. Ainsi, sept présentations ont été faites lors de ces ateliers :

Contribution de la COBAN	
Contribution C2BA sur les mobilités Nord Bassin – Val de l'Eyre	
Contribution Bétey Environnement	
Contribution de la CCI de Bordeaux	
Contribution COBARTEC	
Contribution Ecocitoyens du Bassin d'Arcachon	
Contribution Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret	

3.4.4 Les outils de participation et d'expression à disposition du public

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 :

- **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 ;
- **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 des 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 ;
- **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,
 - Un questionnaire à destination des collégiens, distribué lors de l'atelier du 24 mai au collège Jean Verdier à Audenge,
 - 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,
 - Un questionnaire à destination des personnes en insertion, distribué lors du temps d'échange du 05 juin au Pôle emploi d'Andernos-les-Bains,
 - Un questionnaire à destination des personnes âgées, distribué lors de l'atelier du 06 juin à Mios,
 - Un questionnaire à destination des touristes et résidents secondaires, distribué lors du temps d'échange du 23 juin à Arès ;
- **Auprès de la garante**, par voie électronique ou postale ;
- **Auprès du Département**, par voie électronique ou postale ;
- **Adresse mail du projet** (*contact-pddnb@gironde.fr*).

3.5 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 Dartiguelongue 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

3.5.1 Les réunions publiques d'ouverture de la concertation

Afin de permettre au plus grand nombre d'habitants de participer aux réunions publiques d'ouverture de la concertation préalable, deux dates et deux lieux différents ont été retenus :

- Le 15 mai 2018 de 18h30 à 20h30 à l'espace culturel de Biganos ,
- Le 17 mai 2018 de 18h30 à 20h30 à la salle du Broustic à Andernos-les-Bains.

De par leur qualité, leur capacité et leur localisation, les deux salles retenues sont apparues comme offrant les meilleures conditions d'accueil du public et de tenue des échanges pour l'ouverture de la concertation préalable.

Après une présentation introductive portant sur l'organisation de la concertation préalable, le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin, les trois scénarios proposés à la concertation, un temps d'échange avec le public a permis aux participants de poser des questions et d'exprimer des avis.

La réunion publique du 15 mai 2018 à Biganos a réuni environ 90 participants. 21 personnes différentes (représentants associatifs et habitants) sont intervenues lors du temps d'échange. Le compte-rendu de cette réunion ainsi que le support de présentation projeté ont été mis en ligne sur la page internet dédiée de *gironde.fr* le 24 mai 2018. Suite à cette première réunion publique, le support de présentation a été retravaillé en lien avec la garante de la concertation dans un souci d'amélioration de l'accessibilité de l'information.

La réunion publique du 17 mai 2018 à Andernos a réuni environ 150 participants. 17 personnes différentes (représentants associatifs et habitants) sont intervenues lors du temps d'échange. Le compte-rendu de cette réunion ainsi que le support de présentation projeté ont été mis en ligne le 31 mai 2018 sur la page internet dédiée de *gironde.fr*.

Lors de ces deux réunions publiques, l'ensemble des documents d'information sur le projet ont été mis à la disposition du public : kakémonos, dossier de la concertation, flyers, synthèse de la pré-concertation. Six personnes du Département de la Gironde se tenaient à disposition du public afin de l'accueillir et de l'orienter.

LES CHIFFRES CLÉS DES RÉUNIONS PUBLIQUES D'OUVERTURE :

240

participants

38

interventions du public

3.5.2 Les ateliers de travail participatifs

Deux ateliers de travail participatifs étaient prévus et annoncés dans le dispositif de concertation. Afin de permettre au plus grand nombre d'habitants d'y participer, deux dates et deux lieux différents ont été retenus :

- Le 30 mai 2018 de 18h30 à 20h30 à l'espace d'animation de Lanton ;
- Le 14 juin 2018 de 18h30 à 20h30 à la salle des fêtes d'Audenge.

L'atelier du 30 mai 2018 à Lanton a rassemblé environ 40 participants et s'est déroulé de la manière suivante :

- Une présentation introductive portant sur l'analyse des attentes du territoire en termes de mobilité ;
- Un temps de travail en tables rondes sur la vision du territoire souhaitée en termes de parts modales et sur l'expression des besoins, attentes et priorités sur l'une des thématiques parmi les suivantes : transports collectifs et intermodalité, déplacements routiers et apaisement des centres-bourgs, modes actifs et sécurité ;
- Une présentation des scénarios proposés à la concertation ;
- Un temps d'échange en plénière.

Lors de cet atelier, les documents d'information suivants ont été mis à la disposition du public : kakémonos, dossier de la concertation, flyers, synthèse de la pré-concertation.

Le compte-rendu de cet atelier ainsi que le support de présentation projeté ont été mis en ligne sur la page internet dédiée de *gironde.fr* le 18 juin 2018.

Suite à cet atelier, le déroulé du second atelier participatif a été retravaillé en lien avec les garants de la concertation afin de favoriser les temps de travail plutôt que les temps d'information.

L'atelier du 14 juin 2018 à Audenge a rassemblé environ 60 participants et s'est déroulé de la manière suivante :

- Une introduction portant sur la méthode de travail de l'atelier et la prise en compte des demandes du public ;
- Un temps de travail collectif en tables rondes sur les scénarios proposés à la concertation :
 - ✓ analyse des forces et faiblesses de chaque scénario,
 - ✓ formulation de propositions d'amélioration des scénarios, conditions de réalisation et précautions à prendre,
 - ✓ description du scénario idéal ;
- Un temps de restitution par un rapporteur désigné sur chaque table ;
- Un temps d'échange en plénière.

Dans la perspective de cet atelier, en complément des documents d'information habituels (kakémonos, dossier de la concertation, flyers, synthèse de la pré-concertation), 6 fiches thématiques ont été élaborées et mises à la disposition du public pour répondre aux principales questions posées lors de l'atelier précédent :

- 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 participants ont été invités à remplir un questionnaire portant sur leurs attentes en termes d'information et de participation suite à la concertation préalable.

Le compte-rendu de cet atelier ainsi que les documents d'information mis à disposition des participants ont été mis en ligne le 18 juin 2018 sur la page internet dédiée de *gironde.fr*.

Un atelier supplémentaire, non prévu dans le dispositif de concertation initial, a été organisé à la demande de la garante de la concertation, le 25 juin 2018, au centre d'animation de Lanton sur les solutions de transport en commun en site propre. Un expert extérieur a été sollicité par le Département à la demande de la garante de la concertation pour intervenir dans le cadre de cette rencontre. L'atelier a rassemblé environ 70 participants et s'est déroulé de la manière suivante :

- Présentation des réponses apportées par le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin concernant les transports collectifs ;
- Contribution de l'association C2BA suivie d'un échange avec l'expert et le public ;
- Contribution de l'association CEBA suivie d'un échange avec l'expert et le public ;
- Contribution de l'association COBARTEC suivie d'un échange avec l'expert et le public ;
- Présentation de l'étude de faisabilité d'un transport collectif en site propre entre Biganos et Lège-Cap-Ferret par le bureau d'étude Transamo ;
- Analyse par l'expert du bureau d'étude Egis Rail des projets présentés dans les différentes contributions ;
- Temps d'échange avec l'ensemble des participants.

Le compte-rendu de cet atelier ainsi que les documents d'information mis à disposition des participants ont été mis en ligne le 29 juin 2018 sur la page internet dédiée de *gironde.fr*.

LES CHIFFRES CLÉS DES RÉUNIONS PUBLIQUES D'OUVERTURE :

170

participants

3

contributions associatives
sur les transports en commun
en site propre

3.5.3 Les ateliers thématiques

L'atelier avec les lycéens du lycée Simone Veil d'Andernos-les-Bains s'est déroulé le 22 mai 2018 de 11h30 à 13h30. Il a permis d'échanger avec environ 150 lycéens et de recueillir leurs attentes spécifiques et propositions concrètes en s'appuyant sur : un questionnaire, une boîte à idées, des photographies d'une dizaine de lieux emblématiques du territoire et de la documentation grand public sur le projet.

137 lycéens ont rempli le questionnaire, 120 ont déposé dans la boîte à idées des propositions d'amélioration du système des mobilités du Nord Bassin et 17 ont rédigé des contributions personnelles.

Le compte-rendu de cet atelier et la synthèse des questionnaires ont été mis en ligne le 04 juin 2018 sur la page internet dédiée de *gironde.fr*.

L'atelier avec les collégiens du collège Jean Verdier d'Audenge s'est déroulé le 24 mai 2018 de 11h30 à 13h30. Il a permis d'échanger avec environ 200 collégiens et de recueillir leurs attentes spécifiques et propositions concrètes en s'appuyant sur un questionnaire spécifique et deux boîtes à idées (« J'aime »/« J'aime pas »).

172 lycéens ont rempli le questionnaire, 150 ont déposé dans les boîtes à idées des propositions d'amélioration du système des mobilités du Nord Bassin ou des pistes de travail à écarter et 13 ont rédigé des contributions personnelles.

Le compte-rendu de cet atelier et la synthèse des questionnaires ont été mis en ligne le 04 juin 2018 sur la page internet dédiée de *gironde.fr*.

L'atelier « entreprises » du 28 mai 2018 de 18h30 à 20h30 a rassemblé une dizaine de participants et s'est déroulé de la manière suivante :

- Restitution de l'enquête sur les besoins des entreprises en termes de déplacements réalisée par le Département de la Gironde au premier trimestre 2018 ;
- Contribution de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Gironde et restitution de l'enquête réalisée en octobre 2018 sur les enjeux de mobilité du Nord Bassin ;
- Contribution du CEA – Laser Mégajoule sur la démarche d'élaboration et de mise en œuvre du plan de déplacements d'entreprise du CEA ;
- Présentation du système des mobilités existant ;
- Temps de travail collectif en tables rondes sur la vision du territoire souhaitée en termes de parts modales et sur l'expression des besoins, attentes et priorités sur l'une des thématiques suivantes : transports collectifs et intermodalité, déplacements routiers et apaisement des centres-bourgs, modes actifs et sécurité ;
- Restitution des travaux des tables rondes ;
- Présentation des scénarios proposés à la concertation.

Le compte-rendu de cet atelier ainsi que les documents d'information mis à disposition des participants ont été mis en ligne le 13 juin 2018 sur la page internet dédiée de *gironde.fr*.

Un temps d'échange avec les personnes en insertion a été organisé au pôle emploi d'Andernos-les-Bains le 5 juin 2018 de 8h30 à 10h30. Environ 60 personnes étaient présentes, et ont pu exprimer leurs attentes et propositions concrètes en termes de mobilité à travers un questionnaire spécifique. 52 personnes ont ainsi répondu au questionnaire.

L'ensemble des documents d'information sur le projet a été mis à la disposition des participants lors de ce temps d'échange : kakémonos, dossier de la concertation, flyers, synthèse de la pré-concertation.

Le compte-rendu de ce temps d'échange a été mis en ligne le 19 juin 2018 sur la page internet dédiée de *gironde.fr*.

LES CHIFFRES CLÉS DES ATELIERS THÉMATIQUES :

420

participants

30

contributions personnelles
rédigées par les collégiens
et lycéens

3.5.4 Les temps d'échange

Cinq temps d'échange ont été animés à destination des différents publics cibles, à savoir les usagers du train, les habitants de la Presqu'île du Cap-Ferret, les personnes âgées ainsi que les touristes.

Deux temps d'échange ont été dédiés aux usagers du train, le 29 mai en gare de Biganos de 15h30 à 19h et le 31 mai en gare de Marcheprime de 15h30 à 19h.

Ces deux temps d'animation se sont déroulés sur le parvis des gares, en présence d'une centaine d'usagers du pôle d'échange intermodal de Biganos et environ 80 usagers du pôle d'échange intermodal de Marcheprime. L'équipe projet a pu recueillir leurs besoins et attentes en s'appuyant sur un questionnaire spécifique. 94 usagers ont répondu au questionnaire à Biganos et 78 à Marcheprime.

Lors de ces temps d'échange, l'ensemble des documents d'information sur le projet ont été mis à la disposition du public : kakémonos, dossier de la concertation, flyers, synthèse de la pré-concertation.

Les comptes-rendus de ces temps d'échange et la synthèse des questionnaires ont été mis en ligne le 13 juin 2018 sur la page internet dédiée de *gironde.fr*.

Un temps d'échange a été organisé en mairie de Lège-Cap-Ferret le 4 juin 2018 de 14h à 17h avec les habitants de la presqu'île. Une vingtaine de participants étaient présents. Ils ont été répartis dans deux groupes afin de faciliter les échanges et de permettre à chacun de poser ses questions et de s'exprimer auprès des représentants de l'équipe projet du Département.

L'ensemble des documents d'information sur le projet a été mis à la disposition des participants lors de ce temps d'échange : kakémonos, dossier de la concertation, flyers, synthèse de la pré-concertation.

Le compte-rendu de ce temps d'échange a été mis en ligne le 22 juin 2018 sur la page internet dédiée de *gironde.fr*.

Le temps d'échange avec les personnes âgées du 6 juin 2018 de 14h à 16h a rassemblé une soixantaine de participants et s'est déroulé de la manière suivante :

- Réponse au questionnaire ;
- Échanges sur les besoins et propositions d'amélioration des conditions de déplacement ;
- Présentation du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin et des scénarios proposés à la concertation ;
- Temps d'échange.

Suite à cet échange avec une dizaine de participants, une présentation du projet et de la démarche a été effectuée devant une cinquantaine personnes participant au loto du club des personnes âgées, réunies à la salle des fêtes de Mios. Ces personnes ont également pu répondre au questionnaire et poser leurs questions à l'équipe projet du Département et à la garante de la concertation.

52 personnes ont répondu au questionnaire.

Le compte-rendu de cet atelier ainsi que la synthèse des questionnaires ont été mis en ligne le 22 juin 2018 sur la page internet dédiée de *gironde.fr*.

Un temps d'échange à destination des touristes et résidents secondaires a été organisé sur l'esplanade **Dartiguelongue** à Arès le 23 juin 2018 de 11h à 13h30. Une quarantaine de personnes ont participé à ce temps d'échange et ont pu poser leurs questions et exprimer leurs avis auprès de l'équipe projet du Département. 12 participants ont également répondu au questionnaire générique à cette occasion.

L'ensemble des documents d'information sur le projet a été mis à la disposition des participants lors de ce temps d'échange : kakémonos, dossier de la concertation, flyers, synthèse de la pré-concertation.

Le compte-rendu de ce temps d'échange a été publié le 27 juin 2018 sur la page internet dédiée de *gironde.fr*.

LE CHIFFRE CLÉ DES TEMPS D'ÉCHANGE

320

participants

3.5.5 L'atelier spécifique TCSP

Le sujet du transport collectif en site propre (TCSP) ayant occupé les débats, notamment lors des ateliers participatifs, les garants ont demandé au Département de la Gironde d'organiser une réunion spécifique pour échanger et débattre de cette question en présence d'un expert extérieur.

Cet atelier participatif grand public s'est tenu le 25 juin 2018 de 18h à 21h30 au centre d'animation de Lanton et a réuni sur inscription environ 70 participants. Monsieur Thomas Lasserre d'EGIS Rail a accepté de participer à cet atelier en tant qu'expert TCSP.

La réunion a donné l'opportunité aux acteurs associatifs de débattre publiquement de leurs contributions en faveur d'un TCSP et d'avoir l'avis d'un expert indépendant sur ces propositions. Les trois projets de TCSP présentés et discutés lors de cet atelier sont décrits plus en détail dans la partie 4.3 du présent rapport.

Le compte-rendu de la réunion, le support de présentation du Département de la Gironde et les supports des intervenants ont été mis en ligne sur la page internet dédiée au projet le mercredi 27 juin 2018.

LES CHIFFRES CLÉS DE L'ATELIER TCSP :

70

participants (environ)

3

projets TSP débattus

3.5.6 Les réunions publiques de clôture

Afin de permettre au plus grand nombre d'habitants de participer aux réunions publiques de clôture de la concertation préalable, deux dates et deux lieux différents ont été retenus :

- ✓ **Le 27 juin à 18h30 à la salle des fêtes d'Audenge ,**
- ✓ **Le 29 juin à 18h30 à la salle Brémontier d'Arès.**

De par leur qualité, leur capacité et leur localisation, les deux salles retenues sont apparues comme offrant les meilleures conditions d'accueil du public et de tenue des échanges pour l'ouverture de la concertation préalable.

Les deux réunions publiques de clôture de la concertation se sont déroulées en présence des deux Vice-Présidents du Département de la Gironde chargés des infrastructures et des mobilités et de la façon suivante :

- Présentation de la participation du public à la concertation préalable ;
- Présentation des propositions d'amélioration des scénarios ;
- Présentation des propositions sur lesquelles les maîtres d'ouvrages vont travailler ;
- Temps d'échange avec le public (1h) : questions et expression des avis ;
- Présentation des suites de la concertation ;
- Conclusion des élus.

La réunion publique du 27 juin à Audenge a réuni 80 personnes. 10 personnes différentes (représentants associatifs et habitants) sont intervenues lors du temps d'échange. Le compte-rendu de cette réunion ainsi que le support de présentation projeté ont été mis en ligne sur la page internet dédiée de *gironde.fr* le 12 juillet 2018.

La réunion publique du 29 juin à Arès a réuni 60 personnes. 8 personnes différentes (représentants associatifs et habitants) sont intervenues lors du temps d'échange. Le compte-rendu de cette réunion ainsi que le support de présentation projeté ont été mis en ligne sur la page internet dédiée de *gironde.fr* le 12 juillet 2018.

Lors de ces deux réunions publiques, l'ensemble des documents d'information sur le projet ont été mis à la disposition du public : kakémonos, dossier de la concertation, flyers, synthèse de la pré-concertation. Six personnes du Département de la Gironde se tenaient à disposition du public afin de l'accueillir et de l'orienter.

LES CHIFFRES CLÉS DES RÉUNIONS PUBLIQUES DE CLÔTURE :

140

participants

18

interventions du public

3.6 LA SYNTHÈSE DES AVIS EXPRIMÉS

Entre le 15 mai et le 30 juin, la concertation préalable a permis le dépôt d'avis, questions, propositions relatifs au projet. Les contributeurs disposaient de plusieurs outils spécifiques pour s'exprimer :

- Une rubrique participative sur la page dédiée au projet sur le site *gironde.fr* ou via l'adresse mail du projet (*contact-pddnb@gironde.fr*) ;
- Des registres 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 ;
- Un questionnaire générique en version papier et en ligne ;
- Des questionnaires thématiques distribués à l'occasion de différents ateliers et temps d'échange ;
- Au près de la garante, par voie électronique ou postale ;
- Au près du Département, par voie électronique ou postale.

Les questions et contributions du public ont permis de poursuivre la dynamique engagée lors des temps de concertation. Le Département a apporté une réponse précise et argumentée à chacune des questions posées via la foire aux questions (FAQ) mise à disposition sur la page dédiée au projet (voir annexe 7.1).

Les contributions portaient notamment sur :

- ✓ le projet et les 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.

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

Les contributions

Au total, 98 contributions ont été déposées pendant la concertation préalable. Sur ces 98 contributions, on compte 95 contributions uniques (63 questions, 32 avis) et 3 doublons² :

- 52 ont été déposées sur le site internet via la rubrique participative ;
- 5 ont été envoyées à l'adresse mail du projet (*contact-pddnb@gironde.fr*),
- 15 ont été adressées directement à la garante ;
- 16 ont été adressées au Département (8 par mail et 8 par courrier) ;
- 1 a été adressée par courrier à la Mairie d'Audenge ;
- 9 ont été déposées sur le registre manuscrit.

² Trois contributions ont été déposées en deux exemplaires (1 par courrier et via l'adresse mail du Département, 1 par courrier et sur le site du projet, 1 par courrier et via l'adresse mail du projet).

Les questionnaires

Tout au long de la durée de la concertation, un **questionnaire générique mis à disposition du public** dans les mairies du territoire et sur le site internet du Département a permis de recueillir l'avis des habitants du territoire sur leurs pratiques de déplacement. **973 questionnaires ont été renseignés**, dont 485 (48%) par les habitants du territoire de la COBAN.

Entre le 15 mai et le 30 juin, les participants des différents temps de la concertation avaient également la possibilité de répondre au **questionnaire relatif aux suites de la concertation** traitant des modalités d'information, des formes d'association du public et les aspects du projet soumis aux prochaines étapes de la concertation. Celui-ci a été distribué à lors de l'atelier grand public du 14 juin à Lanton ainsi que lors des deux réunions de clôture et était également accessible en ligne sur la page projet. **122 questionnaires de ce type ont été renseignés**.

Enfin, dans le cadre de différents ateliers et temps d'échange, des **questionnaires thématiques** étaient adressés aux différents types de publics : scolaires, usagers des trains, personnes en insertion, personnes âgées, touristes et résidents secondaires.

- ✓ **138 lycéens** ont répondu au questionnaire distribué lors de l'atelier du 22 mai au lycée Simone Veil Andernos-les-Bains ;
- ✓ **173 collégiens** ont répondu au questionnaire distribué lors de l'atelier du 24 mai au collège Jean Verdier à Audenge ;
- ✓ **181 usagers des trains** ont répondu au questionnaire distribué lors des temps d'échange du 29 mai en gare de Biganos et du 31 mai en gare de Marcheprime ;
- ✓ **51 personnes en insertion** ont répondu au questionnaire distribué lors du temps d'échange du 05 juin au Pôle emploi d'Andernos-les-Bains ;
- ✓ **52 personnes âgées** ont répondu au questionnaire distribué lors de l'atelier du 06 juin à Mios ;
- ✓ **12 personnes ont répondu au questionnaire à destination des touristes et résidents secondaires** distribué lors du temps d'échange du 23 juin à Arès.

Au total, 1 696 questionnaires (tous types confondus) ont été renseignés pendant la durée de la concertation préalable.



PARTIE 4

LES ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

4.1 UNE CONCERTATION PRÉALABLE BIEN ACCUEILLIE MAIS PARFOIS QUESTIONNÉE SUR SON UTILITÉ

La concertation préalable engagée par le Conseil départemental de la Gironde a été bien accueillie par les parties prenantes du projet. Elle a proposé 16 rendez-vous : 4 réunions publiques, 2 ateliers participatifs, 1 atelier « Transports en commun », 5 temps d'échanges en gares et sur des espaces publics et 4 ateliers thématiques. L'implication et le degré d'investissement des participants, y compris de nombreux acteurs associatifs, ont contribué à la qualité des différents temps d'échanges.

Le dispositif de la concertation proposé par le Département a été discuté et amendé avec la garante, pour être ensuite présenté au Comité consultatif. A la demande de la garante, un atelier spécifique supplémentaire a été organisé afin d'échanger et de débattre de l'hypothèse d'un transport en commun en site propre en présence d'un expert extérieur spécialisé en déploiement de ce type de projets. Salué par le public et par les acteurs du territoire, cet atelier a permis aux participants d'approfondir la problématique des transports en commun (voir article « 4.3 »), particulièrement présente lors de tous les temps d'échanges.

Certains éléments de la concertation ont fait l'objet de remarques de la part des participants, parmi lesquels le contenu du dossier de concertation et l'égalité des temps de parole lors des temps d'échanges. Des questions ont également été formulées sur la manière d'exploiter les données (questionnaires) et les informations (avis, contributions, enquêtes) issues de cette concertation préalable. Dans ce cadre, certains participants ont fait part de leurs interrogations sur le « poids » de l'avis du public dans la prise de décisions relatives au projet.

LA PAROLE DU DÉPARTEMENT

La concertation préalable avait pour objectif d'éclairer le Département de la Gironde et les collectivités partenaires sur les décisions à prendre dans le cadre du PDDNB. Elle visait à associer le public à l'élaboration de ce projet pour débattre de son opportunité et faire des propositions en l'informant sur les données du projet, en recueillant les observations qu'il suscite et en faisant émerger des avis et des contributions permettant de l'enrichir.

La phase de la pré-concertation qui s'est déroulée entre octobre 2017 et janvier 2018 a permis de préciser avec les acteurs locaux les enjeux et les objectifs du projet. Trois scénarios ont été retenus par les collectivités locales et soumis à la concertation pour recueillir l'avis du public.

De multiples outils de participation ont permis au public de s'exprimer : questionnaires papier et en ligne, registres dans les mairies du territoire, enquêtes, temps d'échanges en forme d'ateliers et réunions publiques. Les enquêtes réalisées lors des temps d'échanges, les données issues des ateliers de travail, les statistiques de consultation et la synthèse du questionnaire grand public, ainsi que les comptes rendus de l'ensemble des temps de concertation ont été mis en ligne sur site internet du projet. L'ensemble des contributions, questions et avis déposés sur le site du projet, par mail ou par courrier a également été mis en ligne sur le site internet du projet. Les réponses du Conseil départemental ont été apportées via la Foire aux questions (FAQ).

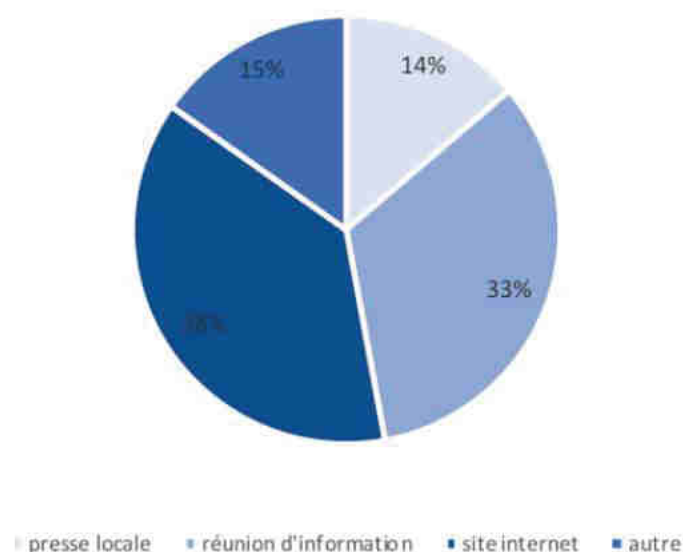
Entre le 14 mai et le 30 juin, les participants des différents temps de la concertation avaient la possibilité de répondre au **questionnaire relatif aux attentes du public en termes d'information et de participation suite à la concertation (voir annexe 3)**. Au total, 116 questionnaires ont été renseignés, versions papier et électronique confondues.

La plupart des personnes (38%) ayant répondu à la question sur la manière dont elles souhaiteraient être informées des suites du projet ont indiqué le site internet du Département (*gironde.fr*) et/ou ceux des collectivités partenaires (COBAN, communes, Région, SYBARVAL). 24% des répondants ont également exprimé le souhait de garder la possibilité de poser des questions en ligne sur le site internet du Département et d'obtenir des réponses par le biais de la Foire aux questions (FAQ).

De nombreuses personnes ayant répondu au questionnaire (33%) souhaiteraient également rester informées via des réunions d'information. 37% des répondants participeraient à l'élaboration du projet dans le cadre d'ateliers publics locaux et 35% via un groupe de suivi du projet régulièrement réuni. Quelques propositions ne figurant pas dans le questionnaire ont également été évoquées : newsletter, comités des riverains, etc.

La plupart des répondants (39%) souhaitent être informés des prochaines étapes du projet, 32% des décisions prises suite à la concertation préalable concernant les suites du projet et 28% des aspects techniques du projet (en lien avec l'environnement, l'urbanisme, etc.).

De quelle manière souhaitez-vous être informé(e) ?



De quelle manière souhaitez-vous être associés(e) ?



Le questionnaire, ainsi que les autres outils de la concertation – site participatif, temps d'échanges, registres, etc. – ont confirmé la volonté des participants d'être associés à l'évolution du projet et de rester informés des décisions du maître d'ouvrage.

LA PAROLE DU DÉPARTEMENT

La concertation préalable sur le PDDNB s'est achevée le 30 juin 2018. Le 30 juillet 2018, la garante adressait au Département son bilan qui a été publié sur la page dédiée au projet dès le 1er août. Conformément au Code de l'environnement, le Département a disposé d'un délai de 2 mois pour publier les mesures qu'il jugeait nécessaires de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation. Elles font l'objet de la partie 5 du présent document.

Verbatims de participants



Projet évolutif à court, moyen, long terme. Pouvoir ajouter des suggestions et questions au fur et à mesure, car les idées viennent parfois après coup.



Réunir des comités de riverains tout au long du processus.



Les ateliers de travail sur le modèle de celui d'Audenge sont pertinents et à renouveler pour affiner le projet sélectionné. Installer une newsletter pour suivre l'avancée du projet.



J'aurais souhaité, entre la concertation et l'enquête publique, une phase d'association des citoyens supplémentaire pour réagir à nouveau sur des scénarios affinés et pouvoir réellement influencer sur la solution proposée.



Veiller à l'équilibre des interventions, certaines associations s'arrogeant la parole au détriment des autres usagers.



Monter et animer des réunions publiques participatives pour expliquer/convaincre.



On a beaucoup d'éléments très récents et on n'a pas les documents plus anciens. On n'a pas les études ni les évaluations qui ont conduit à ces documents-là.



Merci pour l'organisation de la concertation globale sur le projet PDDNB et pour la préparation de votre réunion publique à Andernos-les-Bains. Les exposés étaient clairs et pertinents. Dommage qu'une partie du public n'ait pas encore assimilé les notions de débat et de co-construction ce qui nuit un peu à l'efficacité de la partie questions-réponses.



J'ai pu constater, au gré des réunions publiques, qu'il y avait un déséquilibre certain entre les prises de parole des opposants qui multiplient les interventions et monopolisent la réunion au détriment des participants venus s'informer sans à priori.



La première remarque concerne la concertation. Je la trouve de qualité. Merci donc de faire l'effort. C'est quand même assez agréable de pouvoir discuter avec des élus, des techniciens, le soir pour pouvoir échanger. Ma crainte, c'est que vous nous concertiez maintenant ; comment allez-vous nous concerter après ?



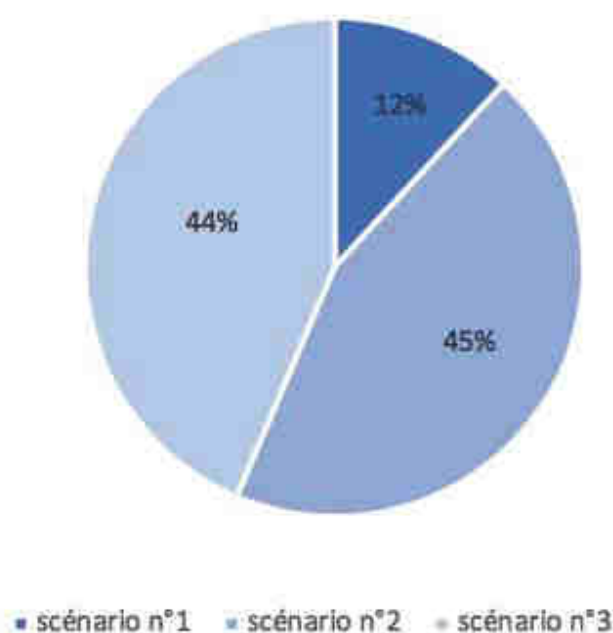
Je voudrais en revenir à une question de méthode. Il y a parmi nous des techniciens et des non-initiés. Chacun se met à la place de l'autre... Je pense que chacun doit rester à sa place. Que le public ne se prenne pas pour technicien et inversement... D'ailleurs, je félicite vraiment les élus de s'être entendus pour présenter un projet en commun, ce qui est difficile et rare.



4.2 UN DÉBAT SUR LES SCÉNARIOS PROPOSÉS À LA CONCERTATION

Les trois scénarios proposés ont suscité de vifs échanges tout au long de la concertation préalable. Dans le cadre du questionnaire grand public auquel 973 personnes ont répondu (voir annexe 2), en termes d'amélioration des conditions de déplacements, les scénarios ont été évalués de la façon suivante : 12% des répondants se sont exprimés en faveur du scénario n°1 en retrait par rapport aux scénarios n°2 et n°3 ayant recueilli à peu près autant d'expressions avec respectivement 45% et 44% d'avis positifs.

En termes de scénario pour améliorer vos conditions de déplacements, quel est celui qui vous paraît le plus adapté ?



Les principales remarques formulées à l'égard des scénarios concernaient principalement :

- Le manque de précision des scénarios :
 - ✓ Le fait que des principes de tracés plutôt que des tracés précis soient proposés ;
 - ✓ Le manque de détail sur la nouvelle ligne de transport en commun envisagée dans le scénario n°3 ;
 - ✓ Le manque de précision sur les gains de temps potentiels envisageables ;
 - ✓ Le manque de précision sur les coûts des scénarios ainsi que sur le partage des dépenses d'investissement entre les collectivités.
- Les partis pris des scénarios :
 - ✓ Le fait que les scénarios incluent tous des aménagements routiers et encourageraient le développement de l'utilisation de la voiture par rapport aux autres modes de déplacements ;
 - ✓ Le fait que tous les scénarios n'incluent pas de nouveau transport en commun en site propre ;
 - ✓ Le fait que les scénarios apparaissent comme exclusifs les uns par rapport aux autres ;
 - ✓ Le fait que les scénarios soumis à la concertation préalable ne soient pas co-construits en amont avec le public.

Les principales propositions émises ont concerné :

- Le mixage des solutions de différents scénarios ;
- L'ajout d'éléments complémentaires aux scénarios ;
- La proposition de l'élaboration d'un quatrième scénario incluant un transport en commun en site propre.

Zoom par scénario

	Scénario n°1	Scénario n°2	Scénario n°3
Faiblesses	<ul style="list-style-type: none"> Faible évolution des déplacements sur le territoire Faible efficacité Impact environnemental des 2 nouvelles bretelles routières à évaluer 	<ul style="list-style-type: none"> Point de vigilance : préservation de la qualité de vie de Lubec Éloignement des pôles d'échanges secondaires Faible développement des transports en commun Risque d'impact environnemental 	<ul style="list-style-type: none"> Scénario de plus grand coût Proximité des zones résidentielles et crainte de nuisances associées Risque d'urbanisation Risque d'impact environnemental
Forces	<ul style="list-style-type: none"> Moindre impact environnemental Moindre coût 	<ul style="list-style-type: none"> Évite une nouvelle ouverture de la forêt Début de délestage de la RD3 	<ul style="list-style-type: none"> Délestage de la RD3 Desserte des zones d'activité
Conditions de réalisation des scénarios	<ul style="list-style-type: none"> Développement des transports en commun Développement des itinéraires cyclables Raccordement à l'A660 Limitation des nuisances liées aux nouveaux axes routiers (mur anti-bruit) Maîtrise de l'urbanisation 		
Propositions d'amélioration	<ul style="list-style-type: none"> Ajout d'un transport en commun proche des centre-villes 	<ul style="list-style-type: none"> Création d'un transport en commun par navettes Éloignement du nouvel axe du quartier de Lubec 	<ul style="list-style-type: none"> Proposition d'un transport en commun en site propre Enfouissement de la ligne RTE

LA PAROLE DU DÉPARTEMENT

Les trois scénarios soumis à la concertation ont été élaborés avec les collectivités partenaires : Département de la Gironde, COBAN, Région Nouvelle-Aquitaine, 8 communes concernées (Lège, Arès, Andernos-les-Bains, Lanton, Audenge, Biganos, Marcheprime et Mios), le Sybarval. Ils ont été construits sur la base d'études :

- SEGIC diagnostics environnement complémentaires 2018 ;
- SEGIC livre 2 - analyse comparative des trois scénarios ;
- BIOTOPE évaluation milieux naturels mars 2018 ;
- BIOTOPE - livre 2 - analyse des impacts potentiels de scénarios routiers sur les milieux naturels ;
- EXPLAIN déplacements et trafics routiers - février 2018 ;
- EXPLAIN livre 2 - analyse des différents scénarios routiers pour apaiser la RD3.

Ils se sont également appuyés sur la phase de pré-concertation menée avec les acteurs du territoire entre octobre 2017 et janvier 2018 et ainsi que sur les schémas « Mobilités » et « Modes doux » de la COBAN approuvés le 13 février 2018.

Ces trois scénarios ont permis de recueillir l'avis et les propositions du public sur la base de trois futurs possibles de la mobilité sur leur territoire. Le Département de la Gironde et les collectivités partenaires ont tiré les enseignements de ces échanges, pour proposer un projet global et durable, adapté aux besoins du territoire. Les mesures qui vont être mises en place par les collectivités partenaires pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation préalable sont précisées dans la partie 5 du présent rapport.

Verbatims de participants



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



Les scénarios proposés ne sont peut-être pas parfaits, mais ils existent au moins et proposent une amélioration pour tout le monde.



Visuellement, j'ai du mal à me faire une idée de l'efficacité des scénarios. On n'a aucune information sur le temps des trajets et les gains potentiels donc j'ai du mal à me représenter ce qui va arriver concrètement.



La RD5 devrait être prise en compte dans les 3 scénarios. D'ailleurs, l'ajout des deux bretelles du scénario 1 dans les autres scénarios me semblerait intéressant. Marcheprime est toujours congestionné. Le contournement de Blagon serait utile également.



Je suis convaincu que la liaison routière complémentaire envisagée dans les scénarios 2 et 3 avec l'A660 est capitale pour l'efficacité du projet.



4.3 UN CONSENSUS SUR LA NÉCESSITÉ DE DÉVELOPPER DES TRANSPORTS EN COMMUN MAIS DES QUESTIONS SUR LEUR FORME ET MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Dans le cadre des débats sur les trois scénarios soumis à la concertation, la **problématique des transports en commun a été particulièrement présente, et un consensus large s'est exprimé en faveur de leur développement**. Abordée à la fois lors des temps d'échanges – notamment au cours des ateliers participatifs – et dans plusieurs contributions déposées sur le site internet du projet, la question des transports en commun a fait l'objet d'un atelier spécifique. Certains participants à la concertation ont en effet évoqué l'orientation « tout voiture » du PDDNB.

Selon les résultats du questionnaire grand public disponible sur le site internet du projet et distribué lors des temps d'échanges (973 questionnaires renseignés), les conditions de déplacements en transport en commun sur le Nord Bassin sont considérées comme peu satisfaisantes (3,6 sur une échelle de 1 à 10). 24% des répondants ont indiqué l'amélioration des transports en commun existants comme prioritaire pour améliorer les conditions de déplacements sur le territoire.

Parmi les axes suivants, lesquels vous semblent prioritaires pour améliorer vos conditions de déplacements ?



Les différents temps de concertation ont permis d'évoquer les besoins des usagers (fréquence, horaires et desserte par les bus existants, cohérence entre le covoiturage et les transports en commun, coût des transports en commun) et formuler des propositions de solutions (bus en site propre, tram-train, bus à la demande, tram, minibus de type navette, tram sur pneus, etc.).

Les propositions en faveur de la mise en place d'un nouveau type de transport en commun ont pu être débattues en présence d'un expert extérieur lors d'une réunion spécifique supplémentaire consacrée aux transports collectifs en site propre que le Département a organisée à la demande des garants. Ayant travaillé sur plusieurs projets de transports collectifs en site propre, Monsieur Thomas Lassere d'EGIS Rail a été désigné pour analyser les contributions des participants et proposer ensuite une analyse globale de l'opportunité d'un TCSP sur le territoire du PDDNB.

Plusieurs projets de TCSP ont été débattus lors de cette rencontre :

- Le projet d'un tram sur pneus du Club Business Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre (C2B'A),
- Le projet d'un transport collectif en site propre développé par l'association Coordination Environnement du Bassin d'Arcachon (CEBA),
- Le projet d'un tram-train du Collectif du Bassin d'Arcachon pour un Réseau de Transport en Commun (COBARTEC).

Ce temps d'échange spécifique a également permis de présenter aux participants les conclusions de l'étude de faisabilité d'un transport en commun en site propre entre Lège-Cap-Ferret et Biganos du SYBARVAL (Transamolléx, 2016). Selon les résultats de cette étude, l'hypothèse d'un TCSP prenant la forme d'un tram-train sera difficile à envisager dans un horizon proche. En effet, pour les collectivités compétentes, le développement sur le territoire d'un transport collectif en site propre est un projet de long terme, qui doit être précédé d'étapes préalables permettant de mieux juger de l'opportunité d'un tel investissement.

Monsieur LASSERE d'EGIS Rail a notamment précisé, au regard du contexte local, que la question de fond pour ce territoire portait sur le type de « transports en commun » à développer et non le type de « transports en commun en site propre ». Il a également rappelé qu'une première ligne de TCSP ne doit pas concentrer tous les efforts (financiers notamment) et qu'elle doit faire partie d'un réseau global de « transports en commun ».

« Le succès d'un transport collectif repose sur une bonne définition du besoin puis sur l'adéquation de la réponse au besoin en intégrant les critères prix, qualité et performance. »

LA PAROLE DE LA COBAN

Le territoire du Nord Bassin se caractérise par une forte dépendance à la voiture et une part modale des transports en commun très faible (3,1%). Afin que les usagers puissent modifier leurs comportements, il est nécessaire d'apporter des solutions adaptées. L'objectif de la démarche engagée par le Département de la Gironde s'inscrit dans la même logique des schémas des Mobilités et des Modes doux, à savoir de ne pas privilégier un seul mode de déplacements, mais à proposer un ensemble de solutions permettant d'optimiser tous les modes de déplacements sur le territoire.

Parmi les trois scénarios soumis à la concertation préalable, les scénarios n°2 et n°3 visent une amélioration des transports en commun. Le scénario n°3 est le plus adapté à la mise en œuvre d'un transport en commun en site propre. Même si le TCSP n'est pas intégré au projet soumis à la concertation, il a été rappelé lors de la réunion publique d'ouverture du 15 mai 2018 que sa mise en place (sous une forme restant à définir : bus, navettes, tram-train, etc.) faisait partie des évolutions potentielles du PDDNB et n'était pas écartée des réflexions sur ce dernier.

Verbatims de participants



Il faudrait vraiment améliorer et privilégier les transports en commun.



Aujourd'hui, l'absence de transport en commun engendre des coûts.



On pourrait avoir une ligne de tramway à voie unique qui permettrait de mieux utiliser l'emprise de la piste cyclable.



Si on a des transports en commun propres et commodes, je prendrai les transports en commun.



Si on veut développer les transports en commun de manière efficace, il faut forcément délester certaines voies. (...) si on veut développer les transports en commun et les mobilités douces, il faut améliorer aussi de manière générale les conditions de circulation, apporter des scénarios alternatifs et de progrès pour tous les modes de transports.



Je crois que ce qui est très important et qui ressort, c'est la nécessité d'un transport en commun. Nous avons autant d'habitants sur le Nord qu'au Sud Bassin, et nous n'avons pas de transport en commun. Et je ne parle même pas de ferroviaire. Je parle de transport en commun. Nous réclamons un réseau de transport en commun adapté à notre territoire.



Seul un mix de différentes solutions couplé à une évolution des pratiques pourrait permettre d'évoluer.

4.4 L'INTÉRÊT POUR LES MOBILITÉS DOUCES ET LES MODES DE DÉPLACEMENT ACTIFS

Tout au long de la concertation, **les mobilités douces et les modes de déplacements actifs ont suscité des échanges nourris et des attentes importantes de la part des participants**. De manière assez large, ils sont apparus aux yeux du public comme un champ à développer sur le territoire, en prenant en compte les nouveaux usages, les nouvelles technologies (assistance électrique, etc.) et la nécessaire évolution des comportements liée au changement climatique.

En particulier, des attentes fortes se sont exprimées en matière de :

- Apaisement de la circulation sur la RD3 et les centres de vie
 - ✓ développement des trottoirs sécurisés,
 - ✓ requalification des trottoirs existants,
 - ✓ développement des zones apaisées,
 - ✓ partage de l'espace entre les différents modes, ... ;
- Développement d'itinéraires cyclables et piétons
 - ✓ nouvelle piste cyclable Biganos-Marcheprime,
 - ✓ piste cyclable jusqu'à Lubec, etc. ;
- Prise en compte de l'accessibilité des pistes cyclables.

Le développement futur des modes actifs sur le territoire a notamment été questionné par rapport aux transports en commun et à l'intermodalité, respectivement seconde et troisième priorités identifiées par les 973 répondants au questionnaire grand public sur le projet. L'atelier participatif grand public du 30 mai 2018 à Lanton a permis d'échanger avec les participants sur la base de modèles de déplacements possibles. Ceux-ci se sont majoritairement positionnés en faveur d'un système de mobilité incluant une part modale plus importante pour les modes doux.

L'évolution et la complexification des modes de déplacements actifs ont également été signalées comme point de vigilance devant être pris en compte dans la définition du projet : véhicules électriques, overboards, etc.

LA PAROLE DE LA COBAN

Inclus dans le socle d'actions commun aux trois scénarios du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon, les schémas « Mobilités » et « Modes doux » de la COBAN approuvés le 13 février 2018 prévoient des mesures en faveur du développement des modes doux sur le territoire (atténuer les coupures et développer le maillage en infrastructures cyclables, implantation de 5 carrefours de mobilité pour une meilleure intermodalité, sécurisation des itinéraires piétons et cyclables, amélioration de la signalisation, etc.). Le plan Vélo et Mobilités actives présenté par le Gouvernement le 14 septembre 2018 conforte la COBAN dans sa volonté de soutenir et favoriser les modes doux.

Le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon s'inscrit dans une approche globale et durable de la mobilité alliant les différents modes de déplacements (déplacements routiers, transports en commun, modes actifs) et encourageant l'intermodalité. Le développement des modes actifs a été proposé selon différentes modalités dans les 3 scénarios soumis à l'avis du public.

Au regard du système de mobilité existant – par comparaison – sur des territoires tels que la métropole bordelaise, les modes actifs offrent un potentiel certain de réponse à des besoins en déplacement et apparaissent comme un champ essentiel à développer afin d'assurer une transition progressive en termes de pratiques de déplacements sur le Nord Bassin.

Verbatims de participants



Qu'il y ait des pistes cyclables c'est bien, à condition qu'elles soient proches et accessibles.



Ici, vous avez de superbes pistes cyclables. N'y touchez vraiment pas.



Il faudrait inverser les priorités par rapport au tout-voiture pour laisser plus de place à d'autres modes.



4.5 DES INQUIÉTUDES ET DES QUESTIONS CONCERNANT LE PROJET ROUTIER ET SES IMPACTS POTENTIELS

4.5.1 La maîtrise de l'urbanisation

La maîtrise de l'urbanisation des communes du Nord Bassin est apparue comme un sujet de préoccupation important pour les acteurs du territoire – en particulier des associations environnementales de la CEBA – et les habitants, que cela soit au cours des réunions publiques ou des différents temps d'échanges menés durant la concertation préalable.

La nécessité d'inscrire le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin dans une vision claire du développement du territoire a été soulignée. En particulier, des attentes fortes ont été exprimées en vue de :

- ✓ L'engagement des élus du territoire ainsi que des porteurs du projet en faveur d'une urbanisation maîtrisée et encadrée ;
- ✓ L'élaboration d'un nouveau schéma de cohérence territoriale définissant clairement les limites d'urbanisation des communes (même si les communes ont rappelé que le précédent SCOT limitait l'urbanisation) ;
- ✓ La préservation des espaces naturels et forestiers du Nord Bassin.

Dans plusieurs contributions, la maîtrise de l'urbanisation apparaît comme un enjeu important, devant être considéré comme une condition de la réalisation du projet global de mobilité.

LA PAROLE DU DÉPARTEMENT

Les engagements pris dans le cadre du projet doivent être pris en compte et intégrés dans le cadre d'un futur schéma de cohérence territoriale du territoire qui définira clairement les limites d'urbanisation des communes du Nord Bassin d'Arcachon. Dans le cadre de la concertation préalable, les élus du territoire se sont prononcés en faveur d'une urbanisation maîtrisée du Nord Bassin.

Verbatims de participants



Si on fait des routes au milieu de nulle part qui ne desservent à peu près rien, le risque est que l'urbanisation explose.



À nous, les élus, de fixer les limites de l'urbanisation pour les 30 ou 40 ans à venir et de prendre en compte ce qui est effectivement demandé par les citoyens qui habitent aujourd'hui notre secteur.



4.5.2 L'impact environnemental du projet

Corollaires des attentes sur l'urbanisation, des attentes fortes ont été exprimées par les habitants et les acteurs du territoire – en particulier par les associations environnementales de la CEBA – en faveur de la préservation des espaces naturels du Nord Bassin d'Arcachon au cours des différents temps de la concertation et également dans les registres papier et les contributions en ligne. Les inquiétudes formulées par les participants quant à l'impact environnemental du projet se sont concentrées plus particulièrement sur l'éventualité de la création d'un nouvel axe routier, ainsi que sur l'idée que le projet favoriserait l'utilisation de la voiture.

Au-delà d'un **consensus général large sur la nécessité de protéger le patrimoine naturel exceptionnel** du Bassin d'Arcachon, des attentes spécifiques ont été exprimées en vue de :

- ✓ L'utilisation des éléments fragmentants existants dans l'éventualité de la réalisation d'une nouvelle voie routière ;
- ✓ La préservation des zones sensibles et humides existantes ;
- ✓ La préservation de la qualité de l'eau du Bassin d'Arcachon ;
- ✓ L'amélioration de la qualité de l'air
- ✓ La continuité des déplacements des animaux de part et d'autre d'un éventuel nouvel axe routier.

Intégrée par l'ensemble des collectivités partenaires comme un présupposé dans la définition des trois scénarios du projet, l'utilisation des éléments fragmentants existants du territoire dans l'éventualité de la réalisation d'un aménagement routier a fait débat. Une question spécifique a été posée quant à l'impact environnemental comparatif des aménagements routiers prévus dans les trois scénarios du projet.

LA PAROLE DU DÉPARTEMENT

Au-delà du diagnostic environnemental mené en amont de la concertation préalable, selon les décisions prises par les collectivités partenaires, les aménagements prévus dans le cadre du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin suivront strictement les procédures environnementales applicables. Les aménagements soumis notamment au processus d'évaluation environnementale, feront l'objet d'études d'impacts poussées fondées sur la séquence Éviter Réduire Compenser et d'une enquête publique environnementale.

La concertation avec les acteurs de l'environnement se poursuivra tout au long du processus aboutissant à la définition précise d'un projet.

Verbatims de participants



On respire mal à cause de la pollution de la voiture. Créer une nouvelle route est un choix de pollution.



Dans l'esprit de la COP 21, le projet doit répondre aux besoins et particularités du territoire sur une vision qui dépasse le court terme.



On parle de déplacements durables, on parle de déplacements en site propre, mais on n'a pas du tout parlé des conséquences sur l'écologie et l'environnement de tous ces projets. On les trouve très peu développés dans les dossiers et dans les débats quasiment pas. C'est regrettable.



4.5.3 L'utilisation des pistes forestières et des emprises des lignes électriques existantes

Intégré par l'ensemble des collectivités partenaires comme un présupposé dans la définition des trois scénarios du projet, l'utilisation des éléments fragmentants existants du territoire a également fait débat et suscité des échanges pour des raisons différentes :

- L'utilisation des pistes forestières 209 et 210 dans le cadre du scénario n°2 : leur vocation de piste forestière à usage réservé a été défendue notamment par les sylviculteurs, quitte à les fermer complètement à la circulation publique ;
- L'utilisation de la ligne RTE dans le cadre du scénario n°3 : des craintes ont été émises concernant l'impact écologique de la réalisation d'un aménagement routier en dessous de la ligne et le coût d'enfouissement de cette ligne ;

LA PAROLE DU DÉPARTEMENT

Le parti pris du Département de la Gironde de s'appuyer sur les éléments fragmentants déjà existants - pour ne pas créer de nouvelles coupures ou trouées dans la forêt - dans l'éventualité de l'aménagement d'une nouvelle voie routière est issu de la pré-concertation avec les acteurs du territoire. Les pistes DFCI et les pistes forestières ne sont pas juste un chemin. Elles constituent des infrastructures à part entière qui fragmentent déjà le massif forestier.

Verbatims de participants



Le département peut réhabiliter les pistes forestières en voie de circulation. Elles sont déjà goudronnées, des camions y circulent et défoncent la chaussée. Une rénovation de la voirie n'est pas négligeable.



Les solutions présentant l'utilisation des corridors déjà utilisés comme étant d'un moindre impact environnemental, sur le principe, sont à réévaluer plus finement. En effet, les pistes et lignes RTE sont bien des fragmentations, mais bien moindres qu'une route départementale. Elles sont en effet actuellement peu utilisées et restent franchissables sans difficulté par les espèces vivantes.



4.5.4 La connexion du projet au Nord et au Sud du territoire d'étude

Présentés dans le cadre des scénarios n°2 et n°3 comme des liaisons routières complémentaires, le contournement de Lège-Cap-Ferret (au nord) et le raccordement à l'A660 (au sud) ont fait l'objet de contributions particulières. Des habitants et acteurs – tels que la Mairie de Mios – plaident en faveur de leur intégration pleine et entière aux scénarios.

LA PAROLE DU DÉPARTEMENT

Du fait des déplacements de transit Nord-Sud de part et d'autre du territoire d'étude supportés par la RD3, il a été proposé d'inclure aux scénarios n°2 et n°3 du projet des solutions de raccordement Nord et Sud.

Verbatims de participants



Contrairement à ce que laissent percevoir les deux projets, on ne doit pas se contenter d'un tracé qui reliera Querquillas aux Argentières avec un raccordement sur la RD1250. Il faut prolonger dès à présent cette nouvelle voie de desserte jusqu'à l'A660 et intégrer le raccordement à l'autoroute dans le projet initial plutôt que comme « liaison routière complémentaire » à venir.



Les miossais ont donc une double difficulté de mobilité : à l'intérieur de la ville et pour en sortir. Peut-on prendre en considération ces problèmes dans le cadre du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin ?



4.5.5 L'intégration du projet dans son environnement et la prise en compte des spécificités locales dans le projet

Les principes d'aménagements routiers proposés dans le cadre des scénarios ont conduit certains participants – principalement des habitants et collectifs de riverains – à s'interroger sur l'impact potentiel d'un tracé routier qui passerait à proximité de certains secteurs du territoire d'étude.

La spécificité de ces lieux a été soulignée au travers des temps de concertation et d'échanges, ainsi que des contributions en ligne et des registres papier :

- Les lotissements de Mouchon, des Bruyères et du golf (Lanton) ;
- Le hameau de Lubec (Audenge) ;
- La zone d'activité d'Audenge.

Ils s'agirait d'**adapter les aménagements routiers aux spécificités de ces lieux** – les éloigner des zones résidentielles, les lier aux zones d'activités – et de s'assurer de la bonne intégration du projet dans son environnement au travers de moyens permettant de limiter les nuisances sonores, visuelles et environnementales des nouvelles infrastructures envisagées dans le cadre du projet. L'équipement de murs anti-bruit a notamment pu être proposé afin de préserver la qualité de vie des zones résidentielles.

LA PAROLE DU DÉPARTEMENT

S'inscrivant dans une vision durable et pérenne du territoire, le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon s'intégrera dans son environnement et prendra en compte les spécificités locales. Les éventuelles nouvelles infrastructures seront définies en tenant compte de la variante de moindre impact sur la base d'une analyse multicritères intégrant la prise en compte des enjeux environnementaux.

Verbatims de participants



Nous sommes une association constituée de 64 Familles résidant dans le Secteur de Mouchon à Lanton (...). Les Membres de notre Association résident essentiellement dans le lotissement des Bruyères, le lotissement du golf, le lotissement des Landes de Mouchon ainsi que le long de la route de Bordeaux à Cassy-Lanton. (...) Nous sommes opposés au n°3 qui représenterait une NUISANCE INACCEPTABLE pour les Habitants de ce Secteur de Mouchon car le tracé prévu serait TROP PROCHE des habitations ! Une piste de réflexion serait peut-être de trouver un COMPROMIS entre les scénarios n°2 et n°3 en partant du pôle d'échange du scénario n°3 au niveau de la déchetterie de Lanton pour rattraper la route forestière du scénario n°2 afin de s'écarter des zones d'habitations du Secteur de Mouchon. »



Au niveau de cette table, la plupart d'entre nous sommes les riverains du golf et nous voudrions ne pas être trop impactés par ce qui se passe et que l'on préserve la nature.



4.6 DES QUESTIONS SUR LE CALENDRIER DE DÉCISION ET DE MISE EN ŒUVRE

Les différents temps de la concertation ont été l'occasion pour les participants de demander des précisions concernant le calendrier de décision et de mise en œuvre du projet. **Du fait du non aboutissement d'un certain nombre de projets précédents, des doutes ont été émis quant à la capacité et à la volonté des collectivités partenaires à prendre et mettre en œuvre des décisions.**

LA PAROLE DU DÉPARTEMENT

En lançant la concertation préalable, le Département de la Gironde et les collectivités partenaires se sont engagés à débattre du PDDNB, à recueillir les avis et propositions du public, à en tenir compte ainsi qu'à prendre en considération les observations de la garante de la concertation en charge de la rédaction de son bilan.

Dans le présent rapport, le Département de la Gironde et les collectivités partenaires exposent les mesures qui vont être mises en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation préalable.

Les actions concernant les transports collectifs et modes de déplacements actifs pourront être mis en œuvre rapidement, et certaines sont déjà en cours de réalisation (schémas « Mobilités » et « Modes doux » de la COBAN approuvés le 13 février 2018). Il conviendra de déployer ces actions en synergie, dans la lignée de l'approche partenariale entre les collectivités adoptée pour la concertation préalable.

Les actions concernant les aménagements routiers, seront affinées au regard des débats et enseignements de la concertation et fin 2018 les décisions concernant les suites à leur donner pourront être présentées. S'il résulte de ces décisions un scénario global comprenant un projet d'infrastructure, quel qu'il soit, celui-ci suivra les procédures d'aménagement et environnementales ad hoc. Un arrêté déclarant ce projet d'infrastructure d'utilité publique constituera notamment l'une des étapes ultérieures majeures. La réalisation d'une infrastructure routière serait envisageable au mieux à l'horizon 2025.

Verbatims de participants



Je voudrais savoir si vous avez un calendrier large. J'aurais besoin d'un éclairage pour savoir si j'en parle à mon épouse, à mes enfants, à mes petits-enfants ou à mes arrière petits-enfants.



4.7 DES QUESTIONS SUR LE COÛT DU PROJET

Des interrogations concernant le coût du projet sont revenues à plusieurs reprises au cours de la concertation préalable. Elles concernaient à la fois le **coût de réalisation du PDDNB** (coût lié à chaque mode de déplacement, montant des subventions, répartition par collectivité, etc.) et **sa dimension environnementale** : impact sur la santé humaine, sur les milieux naturels, etc. Certains participants ont notamment souhaité savoir si les trois scénarios et leurs chiffrages prévoyaient des aménagements spécifiques permettant de réduire l'impact écologique du projet.

LA PAROLE DU DÉPARTEMENT

Le coût estimatif des trois scénarios est un coût d'investissement :

- Scénario n°1 : 30 millions d'euros ;
- Scénario n°2 : 90 millions d'euros ;
- Scénario n°3 : 100 millions d'euros.

Il intègre l'ensemble des modes de déplacement (carrefours de mobilité, aménagements de sécurité pour les modes actifs, etc.) et les mesures de protection de l'environnement (mesures d'évitement, de réduction et de compensation), mais ne prend pas en compte les coûts d'entretien ou d'exploitation des systèmes envisagés.

A ce stade de l'opération, il est important de justifier de l'opportunité du projet et d'en arrêter les principes généraux en termes d'évolution du système des mobilités existant. Une fois ces éléments arrêtés, chaque collectivité engagera les études, les procédures et les financements qui relèvent de ses compétences.

Concernant la dimension environnementale, il est utile de rappeler que les aménagements prévus dans le cadre du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin suivront strictement les procédures environnementales applicables. Les aménagements soumis notamment au processus d'évaluation environnementale, feront l'objet d'études d'impacts poussées fondées sur la séquence Eviter Réduire Compenser et d'enquêtes publiques environnementales.

Verbatims de participants



Je trouve que c'est dommage d'avoir un chiffrage que pour les transports individuels et pas pour les transports en commun.



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



Ne nous focalisons pas seulement sur un coût mais plutôt sur une notion de coût/avantages.



Sachant que par ailleurs la mobilité relève de compétences partagées entre les collectivités partenaires (8 communes, COBAN, SYBARVAL, Région) du maître d'ouvrage (Conseil départemental), est-il possible à ce stade de donner une répartition du coût d'investissement de chaque scénario par collectivités (y compris le Département) ?



Quelles sont les réponses réellement incluses dans les 30, les 90 et 100 millions d'euros respectifs ?



4.8 DES ATTENTES VIS-À-VIS DE L'IMPLICATION ET DU RÔLE DES DIFFÉRENTES COLLECTIVITÉS DANS L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION ET DANS LE PROJET

Lors des réunions publiques d'ouverture de la concertation préalable, certains participants ont exprimé des attentes quant à l'implication de l'ensemble des collectivités partenaires dans la concertation et le projet.

La logique partenariale des collectivités au regard de la concertation et du projet a été interrogée, dans la mesure où les compétences en matière de mobilité sont partagées sur le territoire.

LA PAROLE DU DÉPARTEMENT

Le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin est porté par l'ensemble des collectivités locales compétentes en matière de mobilité sur le territoire : Département de la Gironde, Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord (COBAN), Syndicat du Bassin d'Arcachon Val de L'Eyre (SYBARVAL), Région Nouvelle-Aquitaine, communes de Lège Cap Ferret, Arès, Andernos-les-Bains, Lanton, Audenge, Biganos, Marcheprime et Mios.

Traduite par la mise en place d'un comité de pilotage regroupant l'ensemble des collectivités partenaires et qui s'est notamment réuni le 12 mars 2018 en amont de la concertation préalable, la logique partenariale du projet a aussi prévalu au travers de la concertation. Des représentants de l'ensemble des collectivités ont participé à la concertation préalable. Les ateliers de travail ainsi que les temps d'échange se sont volontairement tenus sans élus afin de favoriser la liberté de parole et d'encourager l'expression de tous.

Verbatims de participants



Quelle articulation y aura-t-il entre ce projet et celui de la COBAN ?



Ce que j'ai trouvé très intéressant, c'est que ce projet porte sur les mobilités et les déplacements et qu'il ne se résume pas à un ruban goudronné et qu'il est porté par plusieurs collectivités.



PARTIE 5

RÉSULTATS DE LA CONCERTATION (EXTRAITS DU BILAN DE LA GARANTE)

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 enceintes, (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 défailante 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 généré.

- *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.

PARTIE 6

LES MESURES QUI VONT ÊTRE MISES EN PLACE POUR TENIR COMPTE DES ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

La concertation conduite par le Département de la Gironde, avec l'appui des communes et de la communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord, a été le lieu d'échanges riches et nourris. Ils ont permis de **clarifier les suites données par chacun des maîtres d'ouvrage aux différentes actions ou projets envisagés dans les trois scénarios**.

Les collectivités confirment l'orientation forte préconisée dans le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin (PDDNB) et confortée par la très grande majorité des participants : il s'agit de **proposer une évolution de la mobilité qui favorise les modes alternatifs à la voiture**, au premier rang desquels les transports en commun et les mobilités douces. Ces orientations se retrouveront dans le futur plan climat air énergie territorial (PCAET) du SYBARVAL.

La concertation a confirmé **l'intérêt d'une appropriation urbaine forte de la RD3 et des scénarios 2 et 3 dans leurs capacités à faire évoluer le système des mobilités existant**. En effet, ces 2 scénarios ont été reconnus par une grande majorité des personnes qui se sont exprimées par l'intermédiaire du questionnaire comme étant les plus aptes à favoriser les transports collectifs, à apaiser la circulation sur la RD 3 et développer la vie locale et les modes actifs (vélos, piétons) dans les centre-bourgs.

Si des efforts importants seront recherchés pour aboutir à des changements de comportements, le mode routier, inclus dans les scénarios 2 et 3, restera un moyen de déplacement pour nombre d'habitants du Bassin d'Arcachon. Il évoluera probablement dans le temps avec le recours aux véhicules électriques voire à des formes innovantes de véhicules autonomes. Les collectivités rechercheront d'ores-et-déjà toutes les solutions possibles pour limiter le nombre de véhicules sur les routes, dont le covoiturage.

Aussi, les collectivités décident de :

6.1 RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN

Les collectivités visent une réduction significative de la part de la voiture, notamment une diminution de moitié du trafic sur la RD3 en 2030, au profit des transports collectifs et des modes actifs. C'est le sens de la prise de compétence transport de la COBAN depuis le 1^{er} janvier 2018.

Les mesures que les maîtres d'ouvrage proposent d'approfondir sont les suivantes :

- ✓ **Une amélioration de l'offre de lignes régulières** (actuelles lignes 610 et 601) à court terme. Le transfert de la compétence transport à la COBAN impliquera d'ici 2019 de relancer des marchés de transport. Dans ce cadre, la COBAN s'engage à réfléchir à un plan de transport renforcé et articulant les différentes offres de transport collectif, dont la mise en service est prévue au 2nd semestre 2020 ;
- ✓ **Une articulation avec le transport de proximité** (transport à la demande notamment) géré par la COBAN pour traiter les mobilités particulières. Le transport de proximité pourra également prendre la forme de navettes urbaines, destinées aux circulations en centre ville et au rabattement vers les lignes régulières principales ;
- ✓ **Une meilleure coordination avec l'offre TER** par le nouveau réseau de transport public mis en place ;
- ✓ **Une amélioration du rabattement vers les gares TER** en évitant de saturer les parkings des gares. Deux options ont été évoquées lors de la concertation : renforcer les lignes de transport en commun en rabattement vers ces gares et améliorer le covoiturage, déjà important, vers les gares pour réduire le nombre de véhicules stationnés ;
- ✓ **La poursuite de l'aménagement de pôles d'échange intermodaux afin de renforcer le rôle qu'ils ont à jouer en matière de concentrateur / diffuseur de flux de mobilité ,**
- ✓ **Le suivi de l'évolution de la part modale des transports en commun ;**
La création de sites propres partiels ou complets. A cet égard, le travail de réappropriation de la RD3 identifiera les zones favorables pour la mise en place de sites propres pour les bus opérés par la COBAN.

6.2 RENFORCER L'USAGE DES MODES ACTIFS, AU PREMIER RANG DESQUELS LA MARCHÉ À PIED

Les mesures que les maîtres d'ouvrage proposent d'approfondir sont les suivantes :

- ✓ La réalisation par les communes en partenariat avec le Département de la Gironde et la COBAN d'**aménagement en faveur des modes** actifs (piétons, vélos, etc.) : continuité et sécurité des cheminements (trottoirs, deux-roues, etc.), priorisation des modes actifs en centre-bourgs en allant jusqu'à la réalisation d'espaces partagés sur la RD3 (zones 30 et zones de rencontre) dans le but d'y apaiser les circulations et favoriser la cohabitation entre les usagers de la voirie ;
- ✓ La **réflexion sur le stationnement automobile** pour inciter les automobilistes qui aujourd'hui font des trajets courts en voiture à s'orienter vers des trajets à pied ou à vélo.

6.3 RENFORCER L'USAGE DU VÉLO

Le vélo ne représente qu'une faible part des déplacements sur le territoire. Pour autant, c'est un mode de déplacement approprié pour les déplacements courts, qui s'effectuent aujourd'hui majoritairement en voiture dans les communes du Bassin d'Arcachon. Les communes disposent aujourd'hui d'atouts pour son développement significatif : un réseau de pistes cyclables irriguant l'ensemble du territoire, en site propre ou sur voirie partagée, et dont le kilométrage est en constante augmentation.

Les mesures que les maîtres d'ouvrage proposent d'approfondir sont les suivantes :

- ✓ La programmation pluriannuelle pour la mise en œuvre du **schéma des modes doux** voté par la COBAN, et notamment la sécurisation d'un véritable réseau de piste cyclable permettant de relier les équipements et services aux habitants ;
- ✓ La réalisation de **stationnements sécurisés** et en nombre (notamment sur des points majeurs du réseau de transport) pour les vélos comme demandé lors de la concertation ;
- ✓ L'amélioration de l'accès et du report modal sur les pôles générateurs de déplacement
- ✓ Le développement de conditions d'accueil vélo attractives (équipements, services)
- ✓ L'**incitation des habitants à faire évoluer leur comportement**, notamment en sensibilisant le jeune public, en accompagnant les entreprises dans la mise en place de plans de mobilité et en favorisant le déploiement de VAE et vélos pliables ;
- ✓ La **poursuite des démarches engagées** vis-à-vis des différents publics (formations et information), selon les âges, pour garantir la sécurité des usagers, améliorer la santé et garantir l'autonomie de tous ;
- ✓ Le développement d'**itinéraires cyclables et piétons**, avec notamment l'**harmonisation du jalonnement et de la signalétique**
- ✓ La prise en compte de l'**accessibilité des pistes cyclables**.

6.4 POURSUIVRE LES PROJETS INITIÉS PAR LES COMMUNES EN VUE D'APAISSER LA CIRCULATION ROUTIÈRE SUR LA RD3 EN LA TRANSFORMANT EN RUE POUR DES USAGES URBAINS

Parce que les communes, en lien avec le Département, ont déjà engagé des projets de réaménagement de la RD3 pour améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers de l'espace public urbain, il semble important de **poursuivre sur la voie d'une réappropriation urbaine forte de cet axe stratégique pour les communes**. La mixité de fonctions que la RD3 exerce aujourd'hui n'est plus tenable à long terme et mérite donc une évolution.

Les mesures que les maîtres d'ouvrage proposent d'approfondir sont les suivantes :

- ✓ Mise en perspective des travaux déjà réalisés ou en cours concourant à une circulation apaisée,
- ✓ Identification d'aménagements à poursuivre pour consolider cet objectif en perspective de l'aménagement d'une voie de contournement,
- ✓ Identification des mesures à prévoir à l'issue de la mise en service de cette nouvelle voie pour poursuivre cet objectif dans une démarche cohérente pour l'ensemble de l'itinéraire.

6.5 ÉTUDIER UN PROJET DE NOUVELLE VOIE DE TRANSIT EN ARRIÈRE DES COMMUNES

Les scénarios 2 et 3 ont été reconnus par une grande majorité du public comme étant les plus aptes à améliorer l'attractivité des transports collectifs et à apaiser la RD 3 et les centre-bourgs en faveur de la vie locale et des modes actifs (vélos, piétons).

Ces 2 scénarios proposent la réalisation d'une voie nouvelle pour accompagner efficacement les autres actions du futur système des mobilités. Conscientes des enjeux et impacts environnementaux, les collectivités retiendront le scénario le plus adapté au respect de l'environnement et à l'amélioration des mobilités des personnes sur le territoire concerné.

Les actions en faveur de la mobilité durable et celles relevant d'une création de voie nouvelle s'inscrivent dans des temporalités différentes. Aussi, les réalisations les plus immédiates seront celles ayant trait notamment au renforcement de l'offre de transports en commun et à l'amélioration de l'usage des transports en commun, du vélo et du covoiturage. En parallèle seront engagées les études préalables au lancement d'un projet routier.

La procédure d'utilité publique qui sera engagée par le Département de la Gironde pour la réalisation d'un éventuel projet routier aura pour objet de démontrer qu'elle constitue une action nécessaire et complémentaire à l'amélioration du système global des mobilités. Dans cette optique, en matière d'aménagements (requalification de la RD3 dans les centres bourgs, sécurisation et continuité des itinéraires pour les modes actifs, etc.), les collectivités locales réaliseront et mettront en cohérence leurs études, leurs décisions et la planification de leurs actions.

Les mesures que les maîtres d'ouvrage proposent d'approfondir sont les suivantes :

- ✓ En application du principe de prévention de l'article L.110-1 du code de l'environnement et de la hiérarchie de la séquence Éviter, Réduire, Compenser, le Département recherchera dans un premier temps **une option de tracé de moindre impact environnemental**. A cet égard, le Département étudiera en détail chacune des options associées aux scénarios n°2 et n°3 soumis à la concertation et réalisera notamment les études détaillées de l'environnement avant de choisir un tracé ;
- ✓ **Les recherches de tracé** conduites par le Département, **se feront en concertation avec les communes et habitants** des différents quartiers pour améliorer leur insertion en proximité des zones habitées. La concertation a montré la sensibilité particulière des secteurs de Lubec et de Mouchon ;
- ✓ De même, **la réflexion et les différents inventaires** pilotés par le Département, **seront partagés avec les acteurs de l'environnement** (citoyens et associations) pour améliorer la connaissance partagée des richesses environnementales et les options possibles ;

- ✓ **Les recherches de tracé intégreront un raccordement à l'A660** sur la base de la proposition formulée lors de la consultation par la commune de Mios (utilisation privilégiée de voiries existantes récalibrées pour éviter une nouvelle infrastructure traversant des espaces environnementalement riches) ;
- ✓ Il sera envisagé également la réalisation d'un **prolongement au Nord vers Lège pour la liaison avec le Médoc** par la route des lacs ;
- ✓ Dans l'hypothèse de réalisation d'une route nouvelle, **les collectivités ont entendu les craintes en matière d'urbanisation et s'engagent à rechercher une solution juridique pour la maîtriser** et éviter que la nouvelle infrastructure constitue une nouvelle limite à l'urbanisation. Elles affirment leur volonté de maîtriser l'urbanisation dans le cadre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) récemment relancé et à mettre en compatibilité leur PLU avec ces objectifs de limitation de l'urbanisation.
- ✓ Une évaluation des **effets sur la santé** et sur les émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble des mesures proposées sera conduite, dans l'optique de l'élaboration du plan climat air énergie territorial du SYBARVAL. Celui-ci aura ainsi un volet « mobilité » qui permettra d'évaluer la part de maîtrise des émissions de gaz à effet de serre que l'ensemble des composantes du projet permettront de réaliser ;
- ✓ Une évaluation des impacts sur les milieux (humains, naturels, paysages, socio-économiques, etc.) sera réalisée par le Département conformément aux exigences législatives et réglementaires.

6.6 APPROFONDIR LA RÉALISATION DE PÔLES D'ÉCHANGE DE CENTRALITÉ OU PLUS ÉLOIGNÉS

Cette réflexion conduite par le Département, la COBAN et les communes, consistera à **identifier et à réserver le foncier mobilisable, prenant en compte la logistique et les livraisons urbaines**, comme proposé lors d'un atelier de concertation pour la réalisation de pôles d'échange en milieux urbains (carrefours de mobilité) et en retrait des secteurs urbanisés (pôles d'échanges secondaires).

6.7 PRENDRE EN COMPTE LES RECOMMANDATIONS DE LA GARANTE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC POUR LA POURSUITE DU PROJET

Les maîtres d'ouvrage proposent de suivre les recommandations de la garante concernant les modalités d'information et de participation du public :

- ✓ Poursuivre le travail en synergie avec les autres maîtres d'ouvrage des déplacements durables du territoire : la 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 du projet 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.

L'année 2019 sera consacrée à l'analyse comparative des différentes options en rapport avec les scénarios 2 et 3 proposés lors de la concertation. Par exemple, concernant les milieux naturels, des inventaires fins vont être réalisés sur un cycle biologique complet (Une année complète : janvier 2019 à janvier 2020).

Au cours de cette période, le Département de la Gironde organisera plusieurs ateliers de travail avec des acteurs du territoire. Un dispositif particulier sera proposé à destination des habitants du territoire en fin d'année 2019.

D'autre part, le site internet du projet apportera régulièrement des informations sur la vie du projet et sur sa planification.

Le public pourra continuer à questionner les porteurs du projet via l'adresse électronique dédiée : contact-pddnb@gironde.fr



PARTIE 7

CONCLUSION

Le constat est fait que les déplacements sur le Nord Bassin sont depuis un certain temps entrés dans une phase critique. Cette situation va empirer dans les années à venir et il est urgent de prendre des décisions :

Le PDDNB dans la phase de pré-concertation a mis en exergue :

- La nécessité d'une synergie entre toutes les collectivités : Conseil Départemental – Intercommunalité COBAN – communes... chacun œuvrant dans le cadre de ses compétences,
- La nécessité d'apporter une multiplicité d'actions favorisant la mobilité : transport en commun, usage des modes actifs, usage du vélo, covoiturage, traversée des bourgs apaisée, usage d'énergies propres,
- La nécessité de supprimer progressivement le trafic de transit sur la RD 3 de manière à lui donner à terme un statut de voie urbaine sécurisée favorisant les modes actifs et les modes doux,
- La nécessité de prévoir à court et moyen terme des actions réalistes (techniquement et financièrement). Des projets à long terme pourront être mis en œuvre ultérieurement en fonction de l'évolution notamment démographique du Nord Bassin.

Compte-tenu de ces constats, le Conseil Départemental, l'Intercommunalité et les communes s'engagent à poursuivre concomitamment la procédure du PDDNB selon les principes énoncés par la garante désignée par la commission de débat public :

- Mettre en œuvre le schéma de mobilité et des modes doux voté par la COBAN,
- Aménager autant que faire se peut les centres urbains en faveur des déplacements apaisés,
- Lancer les études techniques et environnementales relatives aux tracés routiers en rapport avec les scénarios 2 et 3 afin de déterminer une solution routière adaptée au territoire.

PARTIE 8

LES ANNEXES

8.1 ANNEXE 1 : FOIRE AUX QUESTIONS



	<h1>Réponses à vos questions</h1> <h2><u>Foire aux questions (FAQ)</u></h2>	
---	---	---

Table des matières :

1 - LE PROJET DE DEPLACEMENTS DURABLES DU NORD BASSIN	3
1a) Qu'est-ce que le projet de déplacements durables du nord Bassin d'Arcachon ?	3
1b) Pourquoi un projet de déplacements durables du nord Bassin d'Arcachon ?	3
2 - LA CONCERTATION (ORGANISATION, DOCUMENTS, ETUDES, ...)	4
2a) En quoi consiste la démarche de concertation ?	4
2b) Quel est le rôle de la garante de la concertation ?	4
2c) Comment exprimer son avis sur le projet et les scénarios ?	5
2d) A quoi va servir la concertation ?	5
2e) Doit-on s'inscrire pour participer aux ateliers grands publics ?	5
2f) Accessibilité des informations sur le site	6
2g) Relais d'information sur le territoire ?	6
2h) Quels étaient les objectifs des ateliers de pré-concertation menés en fin d'année 2017	8
2i) Comment seront exploitées les informations issues des enquêtes, questionnaires et contributions	8
2j) Dans le tableau de comparaison des scénarios, pourquoi les 5 objectifs identifiés sont-ils différents de ceux définis lors des études diagnostic et de la pré-concertation ?	9
2k) Est-il possible d'affecter des points à chacun des symboles utilisés ? Si oui quelles en seraient les valeurs ?	9
2l) Comment ont été associés les acteurs environnementaux du projet ?	9
2m) Le département a-t-il fait appel à des fonctions facultatives auprès de la garante de la CNDP ? Si oui lesquelles ?	9
2n) Pourquoi le Conseil départemental ne se montre-t-il pas plus franc en exprimant explicitement sa préférence pour le scénario 3 ?	9
2o) Le Conseil Départemental pourrait-il faire connaître au public le nom du président du Comité de Pilotage du Projet ainsi que le nombre de réunions organisées durant les deux premières phases de concertation ?	10
2p) La révélation de résultats partiels sur le choix des scénarios avant la fin de la concertation ne constitue-t-elle pas une irrégularité de la procédure ? 10	
2q) Pourquoi le compte-rendu de l'atelier TCSP du 25 juin n'est-il pas aussi complet que les autres ?	10
2r) Quelles sont les suites de la concertation ?	10
2s) La Région a-t-elle été associée au projet ?	10
3 - ANALYSES ET DONNEES TERRITORIALES	11
3a) Sur quelles études repose le projet ?	11
3b) Où pouvons-nous trouver des données chiffrées relatives à la fréquentation et à l'accidentologie de la RD3 ?	11
3c) Quel est le statut des pistes forestières, et quelle utilisation serait possible ?	11
3d) Où trouver les résultats de l'inventaire de biodiversité ?	12
3e) L'analyse environnementale présentée ne sous-estime-t-elle pas l'impact du scénario 2 ?	13
4 - SCENARIOS ET SOLUTIONS	14
4a) Quels sont les différents scénarios pour le projet ?	14
4b) Comment les scénarios du projet ont-ils été élaborés ?	15
4c) La cohabitation des navettes et des cyclistes sur la piste cyclable ne représente-t-elle pas un danger ?	15
4d) Pourquoi Arès ne bénéficie pas d'un aménagement routier entre le futur rond-point d'Andernos et la RD106 ?	16
4e) Depuis Arès, pourquoi n'y a-t-il pas une ligne de bus directe vers Bordeaux ?	16
4f) A quand une piste cyclable jusqu'à Lubec (la route est très dangereuse) ?	16
4g) Crédibilité de la démarche – Choix d'un scénario par les porteurs du projet	16
4h) Ne peut-on pas trouver un compromis afin de s'écarter des zones d'habitation du secteur de Mouchon et de Lubec et de tenir compte des activités économiques existantes ?	17

4i) Pourrait-on envisager de revoir les fréquences de la ligne 610 et les possibilités de correspondance avec la gare de Biganos avant même de lancer un projet quelconque	18
4j) Serait-il possible d'avoir une ligne de bus qui partirait de Marcheprime longerait l'avenue de Verdun à Lacanau de Mios pour aller au pôle Santé de la Teste de Buch ?	18
4k) Ne peut-on pas envisager deux lignes de navettes électriques se partageant le tronçon Lège-Biganos ?	19
4l) Pourquoi ne pas laisser un projet de tram sur site propre ou sur les emprises cyclables et voies SNCF ?	19
4m) Où sont les pistes cyclables en particulier sur Lanton ?	19
4n) Concernant les bus et la navette ? quels horaires ? Quelle fréquence ?	19
4o) Pourquoi aller mettre le service de bus en périphérie des villes ?	19
4p) Est-il possible de mixer les solutions des différents scénarios?	20
4q) Pourquoi ne pas raccorder la piste cyclable existante aux plages, bassin de baignade, bourgs, écoles commerces, campings ?	20
4r) Pourquoi ne pas créer de pistes cyclables entre les pôles d'échange ?	20
4s) Pourquoi ne pas remettre en état les pistes forestières notamment celle qui relie Blagon à Lubec pour délester la RD3 ?	20
4t) Est-il possible à ce stade d'avoir une information sur les coûts d'investissement de chaque scénario par collectivité ?	20
4u) Avez-vous tenu compte de l'état actuel des pistes forestières dans le cadre du scénario 2 ?	20
4v) Comment évaluer le projet dans sa globalité avec aussi peu d'éléments sur les transports en commun et les pistes cyclables ?	20
4w) Scénario n°2 et traversée du Hameau de Lubec	21

5 - REPONSES A DES DEMANDES PARTICULIERES 21

5a) Demande d'une étude complémentaire pour un projet « Tram-train » entre Arès et Biganos - Organisation d'un atelier supplémentaire	21
5b) Quelles garanties peut-on prévoir pour maîtriser l'urbanisation dans le cadre du projet de déplacements durables du nord Bassin ?	22
5c) Le projet est-il compatible avec les documents d'urbanisme du territoire ?	22
5d) Pourquoi ne pas concevoir les déplacements à l'échelle du Pays BARVAL ?	22
5e) Y'a-t'il eu une étude d'impact sur ces trois propositions ?	22
5f) Comment comptez-vous sécuriser le passage des animaux ?	23
5g) Comment traiter les néo-déplacements ?	23
5h) Pouvez-vous définir les principes auxquels doivent obéir les déplacements durables ?	23
5i) Demande de mobilisation des compétences de statisticiens reconnus	23
5j) Création d'une liaison routière côté sud avec l'A660	23
5k) Mios ville isolée	24

1 - LE PROJET DE DEPLACEMENTS DURABLES DU NORD BASSIN

1a) Qu'est-ce que le projet de déplacements durables du nord Bassin d'Arcachon ?

Le projet de déplacements durables du nord Bassin d'Arcachon (PDDNB) est un **projet porté par l'ensemble des collectivités locales compétentes en matière de mobilité sur le territoire** : le Département de la Gironde, la COBAN, le SYBARVAL, la Région Nouvelle-Aquitaine et les 8 communes de la COBAN (Lège Cap-Ferret, Arès, Andernos, Lanton, Audenge, Biganos, Marcheprime et Mios). Ce projet est réalisé en complémentarité des démarches de la COBAN (schéma des « Mobilités » et schéma des « Modes doux »), du SYBARVAL (Plan climat) et des communes (en charge de l'urbanisme et de l'aménagement de l'espace public).

C'est **le premier projet qui appréhende les mobilités dans leur ensemble** et qui permet de redéfinir les conditions de déplacements sur le Nord Bassin d'Arcachon.

Il fait l'objet d'une **méthode de travail participative et d'une concertation préalable au titre du Code de l'environnement** qui se déroule du 14 mai au 30 juin 2018, que le Département de la Gironde a souhaité mettre en œuvre et porter tout **en associant les acteurs et le public à une réflexion globale et coordonnée sur le système des mobilités du territoire, répondant aux attentes et besoins des habitants.**

1b) Pourquoi un projet de déplacements durables du nord Bassin d'Arcachon ?

Trois raisons principales justifient la mise en œuvre du projet. Tout d'abord, **les besoins en matière de mobilité sur le territoire sont anciens**. Ensuite, plusieurs constats rendent aujourd'hui compte de **la nécessité de repenser globalement et durablement la mobilité sur le territoire** : l'attractivité limitée des modes de déplacements alternatifs à la voiture, les difficultés de circulation sur la RD3, l'insécurité des déplacements et la nécessité de préserver l'environnement naturel exceptionnel du Bassin d'Arcachon. Enfin, il ressort de ces constats que **la réponse à apporter doit être globale, coordonnée et doit prendre en compte l'ensemble des compétences en matière de mobilité**. Cette dernière est au cœur du quotidien de chacun.

Associer les acteurs du territoire et les habitants à l'élaboration du projet en permettant l'expression de tous, c'est assurer une réponse aux attentes du territoire.

2 - LA CONCERTATION (ORGANISATION, DOCUMENTS, ETUDES, ...)

2a) En quoi consiste la démarche de concertation ?

D'octobre 2017 à janvier 2018, le Département de la Gironde a pris l'initiative d'une pré-concertation associant plus d'une centaine d'acteurs du territoire à l'identification des principaux enjeux du projet et à l'émergence de réponses permettant d'améliorer le système des mobilités existant. Les différents scénarios proposés à la concertation sont issus de cette pré-concertation.

Du 14 mai au 30 juin 2018, le projet fait l'objet d'une concertation préalable au titre du code de l'Environnement, qui est encadrée par la garante de la concertation, Hélène Sarriquet, nommée par la Commission nationale du débat public. Sur la base des trois scénarios proposés, la concertation préalable doit permettre l'expression des avis de tous pour contribuer à l'élaboration d'un projet correspondant aux attentes et besoins du territoire.

Le dispositif de la concertation préalable comprend 15 temps de concertation répartis sur le territoire de la COBAN :

- 2 réunions publiques d'ouverture
 - 15 mai à 18h30 à l'espace culturel de BIGANOS
 - 17 mai à 18h30 à la salle du Broustic à ANDERNOS-LES-BAINS
- 2 ateliers participatifs ouverts à tous pour hiérarchiser les scénarios du projet
 - 30 mai à 18h30 au centre d'animation de LANTON
 - 14 juin à 18h30 à la salle des fêtes d'AUDENGE
- 5 temps d'échange en gares et sur des espaces publics des communes concernées
 - 29 mai à 16h à la gare de BIGANOS
 - 31 mai à 16h à la gare de MARCHEPRIME
 - 4 juin à 14h à la mairie de LÈGE CAP-FERRET
 - 6 juin à 14h à la salle des fêtes de MIOS (atelier à destination des personnes âgées)
 - 23 juin à 11h sur l'esplanade Dartiguelongue à ARÈS
- 4 ateliers thématiques : avec le public scolaire, les entreprises, les personnes âgées ainsi que les personnes en insertion sociale
 - Le 22 mai à 11h30 au lycée d'ANDERNOS-LES-BAINS (public scolaire)
 - Le 24 mai à 11h30 au collège d'AUDENGE (public scolaire)
 - Le 28 mai à 18h avec les entreprises au domaine de Certes à Audenge
 - Le 5 juin à 8h30 avec les personnes en insertion sociale au pôle emploi à Biganos
- 2 réunions publiques de clôture
 - 27 juin à 18h30 à la salle des fêtes d'AUDENGE
 - 29 juin à 18h30 à la salle Brémontier à ARÈS

2b) Quel est le rôle de la garante de la concertation ?

Désignée par la Commission nationale du débat public, Madame Hélène Sarriquet, la garante, 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 et écoute mutuelle. Afin de l'assister dans cette tâche Monsieur Jean-Marc Rebière a été nommé en appui. Elle est chargée de veiller à ce que la concertation permette de **favoriser l'expression du public** et elle permet de faciliter le dialogue entre tous les acteurs de la concertation, sans émettre d'avis sur le fond du projet.

En effet, **la garante est neutre et indépendante**. Sa mission est de **s'assurer de la qualité, de la sincérité, de l'intelligibilité des informations diffusées** par le maître d'ouvrage. Elle **veille également à la participation du public**, à sa réelle possibilité de formuler des questions, de présenter des observations et propositions, afin d'obtenir des réponses du maître d'ouvrage.

Elle veille au respect des principes retenus par la CNDP, tels que :

- **la transparence** : l'information doit être mise à disposition, partagée et compréhensible par tous (les études réalisées doivent être accessibles),
- **l'équivalence** : chaque personne a le droit de s'exprimer et contribuer au débat,
- **l'argumentation** : chaque intervention ou position est prise en considération pour autant qu'elle soit argumentée.

Elle est présente pour **s'informer et faire des suggestions sur les modalités de la concertation** mises en œuvre par le maître d'ouvrage, pour **participer aux temps de la concertation préalable** (comités de suivi, ateliers et réunions publiques) et pour exercer, si besoin, un rôle de secours. Enfin, c'est elle qui **rédigera le bilan de la concertation**, qui sera transmis au maître d'ouvrage et qui sera rendu public.

2c) Comment exprimer son avis sur le projet et les scénarios ?

Tout au long de la concertation préalable, tous les habitants du territoire ont la possibilité d'exprimer leur avis et peuvent contribuer au projet :

- en **participant aux réunions publiques et ateliers participatifs** : 15 temps d'échanges sont proposés sur le territoire des 8 communes concernées par ce projet (voir rubrique ci-dessous)
- en **donnant votre avis** directement dans les **registres mis à votre disposition dans les 8 mairies** concernées
- **en apportant votre contribution dans le formulaire** proposé sur la page internet dédiée au projet dans la rubrique « Registre de vos contributions » :

<http://enquetes33.extra.gironde.fr/enquetes33/index.php/142198?lang=fr>

- en **complétant le questionnaire** proposé sur la page internet dédiée au projet dans la rubrique « Registre de vos contributions » :

<http://enquetes33.extra.gironde.fr/enquetes33/index.php/566359>

- auprès de Madame Hélène Sarriquet, **garante** de cette concertation préalable, nommée par la Commission Nationale du Débat Public par voie postale :
 - *Département de la Gironde Direction des Infrastructures – à l'attention de Madame Hélène Sarriquet – Garante de la concertation pour le PDDNB – Esplanade Charles de Gaulle – 33 074 Bordeaux Cedex*

2d) A quoi va servir la concertation ?

A l'issue de la concertation préalable, la garante établira dans le délai d'un mois un bilan restituant le déroulement de cette concertation. Il sera transmis à la Commission Nationale du Débat Public et aux porteurs du projet. Ce bilan sera rendu public par publication sur le site du projet.

Dans un délai de deux mois à compter de la publication du bilan de la garante, les porteurs du projet communiqueront sur les mesures qu'ils jugeront nécessaires de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

2e) Doit-on s'inscrire pour participer aux ateliers grands publics ?

Deux ateliers grands publics sont programmés :

- le mercredi 30 mai, 18h30' au centre d'animation de Lanton
- le jeudi 4 juin, 18h30' à la salle des fêtes à Audenge

La participation à ces 2 ateliers ne nécessite pas d'inscription préalable.

2f) Accessibilité des informations sur le site

Le site est accessible à l'adresse suivante :

<https://www.gironde.fr/grands-projets/projet-de-deplacements-durables-du-nord-bassin>

Vous trouverez ci-dessous le plan du site dédié au Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin. Une présentation détaillée est proposée en annexe de cette FAQ avec la fiche n°8 :

La concertation préalable

- Présentation générale de la concertation préalable
- Les rendez-vous de la concertation préalable (Calendrier et lieu des différents rendez-vous)
- Comptes rendus des réunions publiques (2 réunions d'ouverture, 2 ateliers grands publics et 2 réunions de clôture)
- Les documents et études utiles (toutes les études ayant servi de référence pour dans l'élaboration du PDDNB)
- une présentation des scénarios est disponible dans le dossier de concertation.

Registre de vos contributions

- Pour contribuer (Espace de contribution où vous pouvez poser vos questions, contribuer et remplir un questionnaire)
- Vos contributions (Document intégrant vos questions et contributions)
- Synthèse de vos questionnaires (Espace proposant la synthèse des questionnaires proposés aux publics rencontrés lors des 9 temps d'échange particulier)
- Réponses à questions – FAQ (Document proposant des réponses à vos questions organisé sous la forme d'une FAQ)

Présentation du projet

- Description du projet

Les enjeux pour le territoire

- Rappel des principaux enjeux pour le territoire pris en considération par les porteurs du projet au lancement du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin.

Phase préparatoire à la concertation (Automne 2017)

- Documents présentés et comptes rendus des ateliers organisés avec les acteurs du territoire sur la période allant d'octobre 2017 à janvier 2018.










2g) Relais d'information sur le territoire ?

Le site dédié au projet est accessible à l'adresse suivante :

<https://www.gironde.fr/grands-projets/projet-de-deplacements-durables-du-nord-bassin>

Les informations concernant le déroulement de la concertation préalable sont relayées par les communes du territoire, notamment sur leurs sites internet :

<p>Mios :</p>		<p>http://www.villemios.fr/concertation-publique-organisee-par-le-departement-sur-les-deplacements-durables-dans-le-nord-bassin/</p>
----------------------	---	--

<u>Biganos :</u>		http://villedebiganos.fr/actualites/projet-de-deplacements-durables-du-nord-bassin-darcachon/
<u>Audenge :</u>		http://www.mairie-audenge.fr/actualites/item/1748-projet-de-deplacements-durables-du-nord-bassin
<u>Lanton :</u>		https://www.mairie-lanton.fr/projet-de-deplacement-durables-du-nord-bassin.html
<u>Andernos :</u>		http://www.andernoslesbains.fr/actualites/2661-projet-de-deplacements-durables-du-nord-bassin.html
<u>Arès :</u>		https://ville-ares.fr/projet-de-deplacements-durables-nord-bassin-darcachon/
<u>Lège-Cap-Ferret :</u>		http://www.ville-lege-capferret.fr/module-Contenus-viewpub-tid-3-pid-313.html
<u>Marcheprime :</u>		https://www.ville-marcheprime.fr/participation-publique
<u>COBAN</u>		http://www.coban-atlantique.fr/module-Contenus-viewpub-tid-2-pid-132.html
<u>Sybarval</u>		https://www.sybarval.fr/

2h) Quels étaient les objectifs des ateliers de pré-concertation menés en fin d'année 2017

Entre octobre 2017 et janvier 2018, le département de la Gironde a organisé en lien avec la garante de la concertation préalable nommée par la CNDP, une phase préparatoire à la concertation avec les acteurs publics, socio-économiques et associatifs du territoire.

Cette phase de pré-concertation s'est articulée autour d'ateliers de travail collectifs portant sur quatre grandes thématiques validées par les acteurs du territoire : développement économique et attractivité du territoire, forêt et sylviculture, mobilités, préservation de l'environnement.

12 réunions ont ainsi été organisées avec en moyenne 17 participants par rendez-vous.

L'objectif du travail en ateliers thématiques était de définir ensemble les principaux enjeux à prendre en compte dans la définition du projet. Cette phase de pré-concertation a permis de mettre en évidence les enjeux suivants :

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

Ce travail a également confirmé que l'offre de mobilité existante est inadaptée aux besoins de déplacement actuels et qu'il y a nécessité de la faire évoluer.

Plusieurs réponses ont été proposées pour améliorer les solutions de déplacement alternatives à la voiture, pour le développement de l'intermodalité, pour l'optimisation du réseau routier ou encore pour la communication et la sensibilisation des publics aux offres de mobilité. Le détail de ces réponses est présenté dans le dossier de concertation (p.27 et 28).

2i) Comment seront exploitées les informations issues des enquêtes, questionnaires et contributions

Le dispositif de concertation mis en œuvre propose de multiples supports pour permettre au public de contribuer : questionnaire grand public accessible en ligne et en mairie, contributions (questions et avis) en ligne, enquêtes réalisées dans le cadre des temps d'échange avec certains publics et ateliers de travail.

Les enquêtes réalisées dans le cadre des temps d'échange et les données issues des ateliers de travail sont mises en ligne au fur et à mesure de la rédaction des comptes-rendus : voir dans la sous-rubrique « les comptes-rendus des réunions publiques » dans la rubrique « la concertation préalable » :

- Les informations issues des enquêtes des temps d'échange sont exploitées puis proposées sans contrôles extérieurs. Elles sont fournies à titre d'information au public ;
- Les informations issues des ateliers sont accompagnées des échanges et commentaires proposés au cours des ateliers ;

Les réponses au questionnaire grand public sont extrêmement nombreuses. A la date de rédaction de cette réponse dans la FAQ, nous avons reçu presque 650 questionnaires. L'objectif sera d'en proposer une synthèse pour les réunions publiques de clôture des 27 et 29 juin.

Aujourd'hui, nous mettons à disposition du public les contributions proposées aux questions 8 et 18 via le questionnaire en ligne. Ce document accessible dans la sous-rubrique « Synthèse de vos questionnaires » de la rubrique « Registre de vos contributions » doit permettre au public de profiter des avis exprimés concernant les 3 scénarios.

Précisons que ces avis n'ont pas vocation à être traités via la FAQ. Ils constituent un complément au document « Vos contributions » et à la FAQ. D'un point de vue statistique, cette participation soutenue nous permet d'apprécier l'intérêt du public pour cette concertation et l'efficacité des outils de participation qui sont proposés.

Les contributions (questions et avis) proposées par les participants via le formulaire « Vos questions / vos avis » de la rubrique « Registre de vos contributions » sont accessibles au public via le fichier « Vos contributions » proposées dans la sous-rubrique éponyme de la rubrique « Registre de vos contributions ».

La réponse par le Département aux questions posées est intégrée dans le présent document accessible dans la sous-rubrique éponyme de la rubrique « Registre de vos contributions ». Ce document est actualisé à mesure du traitement des contributions.

L'ensemble de ces éléments permettra aux élus de décider des suites à donner à la concertation, en y intégrant tout ou partie de vos contributions, et en tenant compte des avis que vous avez exprimés.

2j) Dans le tableau de comparaison des scénarios, pourquoi les 5 objectifs identifiés sont-ils différents de ceux définis lors des études diagnostic et de la pré-concertation ?

En page 49, afin de faciliter la construction du tableau d'analyse, nous avons regroupé les 5 objectifs de la page 29 dans une rubrique libellée « Faire évoluer le système global des mobilités ». En procédant ainsi et en ajoutant un sous critère relatif à la mise en œuvre des 2 schémas de la COBAN, nous ne dénaturons pas le sens des objectifs de la page 29.

D'autre part, comme vous avez pu le constater, nous n'avons volontairement pas proposé de valeurs chiffrées ni attribuées de valeurs globales à chacun des scénarios car nous estimons que les appréciations proposées sont toujours discutables.

En faisant ainsi, nous proposons un tableau qui peut faciliter l'intelligence de l'analyse mais nous n'affirmons rien.

2k) Est-il possible d'affecter des points à chacun des symboles utilisés ? Si oui quelles en seraient les valeurs ?

Voir réponse précédente.

2l) Comment ont été associés les acteurs environnementaux du projet ?

Plusieurs organismes environnementaux ont été associés au suivi du projet à travers :

- des ateliers de pré-concertation menés en fin d'année 2017,
- leur présence au comité consultatif (dont font partie plusieurs organismes) dont le rôle est de suivre les différentes étapes de la concertation et de formuler des avis et des propositions en vue de son amélioration.

Les différents organismes environnementaux membres du Comité Consultatif sont, pour les plus connues, la Sepanso, la LPO ou encore Cistude Nature. Le Conservatoire Botanique Sud Atlantique a, quant à lui, été associé aux ateliers de fin d'année.

2m) Le département a-t'il fait appel à des fonctions facultatives auprès de la garante de la CNDP ? Si oui lesquelles ?

Outre les fonctions obligatoires de la garante de la concertation fixées par la CNDP (que sont pour rappel les fonctions d'observation, de rendre compte, de rappel du cadre et de recours), plusieurs fonctions facultatives peuvent être réalisées avec l'accord des parties prenantes. Au cours de la concertation, la garante a également joué un rôle de conseil méthodologique lors des ateliers grand public et de l'atelier TSCP au cours duquel elle avait demandé l'intervention d'un expert extérieur, et a assuré une fonction d'artisan du dialogue.

2n) Pourquoi le Conseil départemental ne se montre t'il pas plus franc en exprimant explicitement sa préférence pour le scénario 3 ?

Tout d'abord, les 3 scénarios proposés à la concertation préalable ont été élaborés par les différentes collectivités compétentes en matière de mobilité. Le département fait partie de ces collectivités.

D'autre part, il a été exposé au cours des différentes réunions publiques que le scénario n°1 était celui qui présenterait potentiellement les impacts les plus faibles sur les milieux naturels et qui serait financièrement le moins coûteux. Toutefois, ce scénario a été perçu comme étant le moins performant pour faire évoluer le système des mobilités existant. Il a également été exposé qu'en matière d'offres de déplacement, celles-ci devraient être positionnées au plus près des centres de vie pour optimiser leur efficacité. Les scénarios 2 et 3 sont les 2 scénarios qui intègrent cette vision du projet.

2o) Le Conseil Départemental pourrait-il faire connaître au public le nom du président du Comité de Pilotage du Projet ainsi que le nombre de réunions organisées durant les deux premières phases de concertation ?

Le Comité de pilotage du PDDNB est présidé par le Président du Conseil Départemental, M. Jean-Luc GLEYZE. Il est composé de Monsieur Alain Renard et Madame Anne Laure Fabre Nadler Vice-présidents du Département de la Gironde. Il est également composé des 8 maires de la COBAN, du Président de la COBAN, du président du SYBARVAL et du Vice-Président en charge des transports à la Région Nouvelle Aquitaine.

Il s'est à ce jour réuni à deux reprises dont une en amont de la phase de pré-concertation en octobre 2017 et une autre en amont de la phase de concertation préalable en mars 2018.

2p) La révélation de résultats partiels sur le choix des scénarios avant la fin de la concertation ne constitue-t-elle pas une irrégularité de la procédure ?

La présentation des résultats partiels a été faite dans un souci de transparence et de sincérité de la démarche. Elle vient compléter la liste des propositions d'amélioration des 3 scénarios connues à la date de la réunion publique. Ces éléments font partie des enseignements de la concertation préalable au même titre que les compte-rendus des 16 réunions organisées entre le 14 mai et le 30 mai 2018. Tous ces éléments viendront éclairer les décisions qui seront prises par les maîtres d'ouvrage concernant les suites à donner à ce dossier..

2q) Pourquoi le compte-rendu de l'atelier TCSP du 25 juin n'est-il pas aussi complet que les autres ?

Pour rappel, l'atelier dédié au Transport en commun en site propre initialement prévu le 21 juin 2018, a dû être décalé au 25 juin en raison de la non disponibilité de l'association COBARTEC. Compte tenu du souhait de publier le compte-rendu de cette rencontre avant la première réunion de clôture programmée seulement 48 heures après cet atelier il a été décidé de renvoyer vers les supports de présentation concernant les contributions et de privilégier les échanges qui ont suivi ces présentations.

2r) Quelles sont les suites de la concertation ?

La concertation préalable du PDDNB s'achève au 30 juin 2018.

Madame Sarriquet, garante de la concertation rédigera un bilan de cette concertation dans un délai d'un mois qui sera ensuite publié sur la page dédiée au projet.

Conformément au code de l'environnement, le maître d'ouvrage publiera ensuite dans un délai de 2 mois les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

D'autre part, les réunions publiques et la page participative du projet ont proposé un questionnaire au public lui permettant de s'exprimer sur ses attentes en matière d'information et de participation après la concertation préalable. Ces éléments seront détaillés dans les mesures que le maître d'ouvrage publiera conformément au paragraphe ci-dessus. Il pourra s'agir par exemple de groupes de travail et d'ateliers participatifs thématiques.

2s) La Région a-t-elle été associée au projet ?

La Région, compétente en matière de transport en commun (Réseau Transgironde) et transport ferroviaire (TER) a été associée à l'élaboration du dossier de concertation et des scénarios proposés. Elle fait partie du comité de pilotage.

Elle a participé à différents ateliers thématiques de la phase de pré-concertation et à différents rendez-vous de la concertation préalable.

3 - ANALYSES ET DONNEES TERRITORIALES

3a) Sur quelles études repose le projet ?

Le projet repose sur un diagnostic territorial qui a consisté en 3 études.

Dans un premier temps, un diagnostic territorial portant sur les aspects socio-économiques, les déplacements et le trafic routier a été réalisé, entre 2017 et début 2018 par le bureau d'étude EXPLAIN, sur la base d'une analyse documentaire des données et études existantes, ainsi que sur une série d'enquêtes de terrain.

Ensuite, une analyse de la sensibilité des milieux naturels, réalisée par le bureau d'étude BIOTOPE, entre 2017 et début 2018, a été prise en compte. Celle-ci s'est organisée en deux phases, la première a permis l'analyse des principaux enjeux environnementaux et la délimitation des secteurs d'intérêt écologique sur le périmètre global de l'aire d'étude (plus de 40 000 hectares) pour contribuer au choix d'un périmètre d'étude plus affiné, et ce, sur la base des données bibliographiques relatives aux milieux naturels ainsi que du bilan des zonages du patrimoine naturel et des continuités écologiques. La seconde phase a identifié des secteurs à enjeux au sein d'une aire d'étude affinée (12 000 hectares) sur la base de photo aérienne et de visites de terrain.

Enfin, un diagnostic environnemental complémentaire portant sur différents thèmes (aspects socio-économiques, paysages et patrimoines, milieux forestiers, cadre de vie, etc.) a été réalisé de 2017 à début 2018, par le bureau d'étude SEGIC.

Ces différentes études vont permettre d'alimenter les échanges de la concertation préalable sur le projet de déplacements durables du bassin d'Arcachon et sont disponibles dans leur intégralité sur la page dédiée au projet de déplacements durables du nord bassin d'Arcachon sur gironde.fr.

3b) Où pouvons-nous trouver des données chiffrées relatives à la fréquentation et à l'accidentologie de la RD3 ?

Les données relatives à la fréquentation et à l'accidentologie de la RD3 sont consultables dans l'étude réalisée par le cabinet EXPLAIN portant sur les déplacements, les aspects socio-économiques et les trafics routiers.

Ce document est mis en ligne sur le site internet dédié au projet : Rubrique « Concertation préalable », sous rubrique « Les documents et études utiles » :



<https://www.gironde.fr/sites/default/files/2018-05/Etudes%202018-03-22%20-%20%28EXPLAIN%20Dplcts%20Trafics%29%20Rap%20PH1%20Diagnostics%20%28Vdef%29V2.zip>

Vous trouverez les données chiffrées aux chapitres « 1.5 - Analyse du réseau routier » et « 1.8 Sécurité » de ce dossier.

Pour obtenir des données récentes sur les trafics routiers vous pouvez également vous connecter sur la page internet du département :

<https://www.gironde.fr/deplacements/les-routes-et-ponts#progress-6>

3c) Quel est le statut des pistes forestières, et quelle utilisation serait possible ?

Les pistes forestières possèdent un statut différent selon les sections. Elles sont parfois uniquement accessibles à la défense incendie ou aux propriétaires riverains. Elles sont en d'autres endroits ouvertes à la circulation générale.

Elles pourraient être affectées intégralement à la circulation générale dès lors que tous les accès riverains et les obligations en termes de défense incendies seraient respectées.

3d) Où trouver les résultats de l'inventaire de biodiversité ?

Les données relatives à l'évaluation des sensibilités environnementales sont consultables dans l'étude réalisée par le cabinet BIOTOPE. Dans cette étude, des données d'inventaire récentes et passées ont été prises en considération. L'inventaire réalisé ne peut toutefois pas être considéré comme exhaustif à ce stade du projet.

Ce document est mis en ligne sur le site internet dédié au projet : Rubrique « Concertation préalable », sous rubrique « Les documents et études utiles » :

DOCUMENTS À TÉLÉCHARGER :

-  [CONTRIBUTION DE LA COBAN \(PDF - 1.28 Mo\)](#)
-  [CONTRIBUTION C2B'A SUR LES MOBILITÉS NORD BASSIN - VAL DE L'ÈYRE \(PDF - 3.45 Mo\)](#)
-  [CONTRIBUTION BETEY ENVIRONNEMENT \(PDF - 687.34 Ko\)](#)
-  [CONTRIBUTION DE LA CCI DE BORDEAUX \(PDF - 1.16 Mo\)](#)
-  [CONTRIBUTION COBARTEC \(PDF - 377.01 Ko\)](#)
-  [CONTRIBUTION ECOCITOYENS DU BASSIN D'ARCACHON \(EBA\) \(PDF - 2.11 Mo\)](#)
-  [CONTRIBUTION PALCF \(PDF - 91.36 Ko\)](#)
-  [LIENS SCHÉMAS DES MOBILITÉS - COBAN ET SYBARVAL \(PDF - 381.97 Ko\)](#)
-  [ETUDE SEGIC DIAGNOSTICS ENVIRONNEMENT COMPLÉMENTAIRES 2018 \(PDF - 39.19 Mo\)](#)
-  [SEGIC - LIVRE 2 - ANALYSE COMPARATIVE DES 3 SCÉNARIOS \(PDF - 1.27 Mo\)](#)
-  [ETUDES BIOTOPE EVALUATION MILIEUX NATURELS MARS 2018 \(PDF - 11.47 Mo\)](#)
-  [BIOTOPE - LIVRE 2 - ANALYSE DES IMPACTS POTENTIELS DE SCÉNARIOS ROUTIERS SUR LES MILIEUX NATURELS \(PDF - 6.44 Mo\)](#)
-  [ETUDES EXPLAIN "SOCIO ECO, DÉPLACEMENTS ET TRAFICS ROUTIERS" - FÉVRIER 2018 \(ZIP - 37.93 Mo\)](#)
-  [EXPLAIN - LIVRE 2 - ANALYSE DES DIFFÉRENTS SCÉNARIOS ROUTIERS POUR APAISER LA RD3 \(PDF - 2.64 Mo\)](#)

Une fiche synthétique sur ce thème a également été rédigée. Elle contient les principales informations à retenir. Ce document est mis en ligne dans la rubrique Foire aux questions.

RÉPONSES À VOS QUESTIONS (FAQ)

fermer x





- Retrouvez sous forme de Foire Aux Questions, l'ensemble des réponses à vos questions, en date du 17 juin 2018, en téléchargeant le fichier ci-dessous. Ce fichier sera mis à jour au fur et à mesure de votre participation.

DOCUMENT À TÉLÉCHARGER :

 [RÉPONSES À VOS QUESTIONS EN DATE DU 17 JUIN 2018 \(PDF - 1.37 Mo\)](#)

- Fiches thématiques détaillées répondant à des questions posées en réunions publiques, lors des ateliers ou via les contributions en ligne :

DOCUMENTS À TÉLÉCHARGER :

-  [ANALYSE DES DÉPLACEMENTS \(PDF - 2.09 Mo\)](#)
-  [ANALYSE DES DÉPLACEMENTS - ANNEXES \(PDF - 1.11 Mo\)](#)
-  [SÉCURITÉ \(PDF - 1.58 Mo\)](#)
-  [CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL DE LA RD3 \(PDF - 1.01 Mo\)](#)
-  [CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL DE LA RD3 - ANNEXES \(PDF - 5.08 Mo\)](#)
-  [PRÉSENTATION DES SCÉNARIOS \(PDF - 4.14 Mo\)](#)
-  [COMPARAISON DES SCÉNARIOS \(PDF - 1.05 Mo\)](#)
-  [DESCRIPTION DU SITE INTERNET DU PROJET \(PDF - 1.06 Mo\)](#)

3e) L'analyse environnementale présentée ne sous-estime t'elle pas l'impact du scénario 2 ?

L'analyse environnementale réalisée, comme précisé au point précédent, ne peut être considérée comme exhaustive. Le projet, à ce stade d'avancement, a permis l'évaluation des sensibilités environnementales par surfaces homogènes à l'intérieur de périmètres ou fuseaux. Les impacts d'une infrastructure (et non pas d'un scénario) seront évaluables dès lors qu'un tracé sera défini. Des inventaires faune/flore plus fins, sur un cycle biologique complet de 12 mois, seront alors réalisés pour apprécier les effets directs et indirects, permanents et temporaires du projet sur l'environnement. Il n'est pas encore possible de statuer sur les impacts réels des différents scénarios. Il est seulement possible de dire que le fait de s'appuyer sur des éléments fragmentant du paysage déjà existants devrait permettre de limiter les impacts sur l'environnement. Cette hypothèse ne pourra être confirmée qu'après la réalisation des inventaires fins prévus à cet effet.

4 - SCENARIOS ET SOLUTIONS

4a) Quels sont les différents scénarios pour le projet ?

3 scénarios sont proposés à la concertation et soumis à débat et contributions. Ils dessinent 3 futurs possibles pour la mobilité sur le Nord Bassin d'Arcachon. Ils s'appuient sur un socle commun d'actions, dont les mesures sont issues des schémas « Mobilités » et « Modes doux » élaborés par la COBAN puis validés en février 2018. Ce socle commun d'actions comprend notamment :

- **L'amélioration des transports collectifs existants** (adaptation du fonctionnement de la ligne Transgironde N°610 et du Transport à la demande, renforcement des arrêts) ;
- **Le renforcement des pôles d'échanges** existants de Marcheprime et Biganos ;
- L'aménagements de sécurité afin d'améliorer les modes actifs ;
- **L'implantation de 5 carrefours de mobilité** dans les centres urbains de Lège, Andernos, Lanton, Audenge et Mios afin d'assurer une meilleure connexion entre les modes de déplacements ;
- **La sécurisation des déplacements des piétons et cyclistes** sur le territoire ;
- L'incitation et accompagnement à la mise en œuvre des **plans de mobilité autour des principaux pôles générateurs de déplacements du territoire** ;
- Le développement d'une **fonction de conseil en mobilité** ;
- Le déploiement d'une **politique de sensibilisation et de communication** autour des offres de mobilité ;
- La mise en œuvre d'une **gouvernance partagée** de la mobilité.

➤ **Scénario n°1 : un projet de moindre coût et de moindre impact environnemental.**

Le scénario n°1 comprend essentiellement le socle commun d'actions issues des schémas « Mobilités » et « Modes doux » de la COBAN :

- Mise en œuvre d'une gouvernance partagée de la mobilité au niveau de la COBAN
- Incitation et accompagnement à la mise en œuvre de plans de mobilité
- Création d'une plateforme d'information sur la mobilité
- Renforcement des pôles d'échanges existants de Marcheprime et Biganos
- Amélioration des transports collectifs existants (ligne Transgironde n°610, Transport à la demande)
- Implantation de 5 carrefours de mobilité dans les centres urbains de Lège, Andernos, Lanton, Audenge et Mios, pour une meilleure connexion entre les modes de déplacements
- Création de 2 bretelles de liaison routière à Blagon (RD106/RD5) et Marcheprime (RD5/RD1250)

➤ **Scénario n°2 : un projet qui améliore l'attractivité des transports en commun et permet un début d'apaisement sur la RD3.**

- Socle commun d'actions
- Création de 5 pôles d'échanges secondaires en retrait des secteurs urbanisés
- Liaisons entre les centres urbains et les pôles d'échanges secondaires par navettes et pour les piétons et cyclistes
- Aménagements de sécurité pour les piétons et cyclistes, et développement des liaisons cyclables intercommunales
- Poursuite de la transformation de la RD3 en voie urbaine
- Transformation des pistes forestières 209/210 en voie routière de délestage pour capter 15 à 25% du trafic de la RD3

- 2 liaisons routières complémentaires possibles : contournement de Lège au nord, et liaison avec l'échangeur n°1 de l'A660 au sud

➤ **Scénario n°3 : un projet qui privilégie les modes doux, renforce les transports en commun et assure un apaisement renforcé de la RD3.**

- Socle commun d'actions
- Création de 5 pôles d'échanges secondaires en retrait des secteurs urbanisés
- Liaisons entre les centres urbains et les pôles d'échanges secondaires par navettes et pour les piétons et cyclistes
- Aménagements de sécurité pour les piétons et cyclistes, et développement des liaisons cyclables intercommunales
- Poursuite de la transformation de la RD3 en voie urbaine avec des zones de circulations apaisées
- Création d'une nouvelle ligne de bus interurbaine en connexion avec le pôle intermodal de Marcheprime
- **Priorisation des transports en commun** aux carrefours avec évolution vers un fonctionnement partiel de **type transport en commun en site propre**
- Utilisation des emprises d'une ligne RTE pour la création d'une voie rétro-littorale afin de capter 25 à 35% du trafic de la RD3
- 2 liaisons routières complémentaires possibles : contournement de Lège au nord, et liaison avec l'échangeur n°1 de l'A660 au sud

4b) Comment les scénarios du projet ont-ils été élaborés ?

L'ensemble des collectivités compétentes en matière de mobilité ont été associées à l'élaboration des scénarios.

Les scénarios proposés à la concertation s'appuient sur trois procédures.

- **Une phase de pré-concertation** qui a été mise en place avec les acteurs du territoire pour préciser les principaux objectifs et enjeux du projet. Entre octobre 2017 et janvier 2018, **plus d'une centaine d'acteurs publics, socio-économiques et associatifs du territoire ont participé à la phase de pré-concertation** qui a notamment consisté en 9 ateliers thématiques. Cela a permis de **faire ressortir les principaux enjeux à prendre en compte pour l'élaboration du projet** ainsi que **d'envisager différentes réponses pour faire évoluer le système des mobilités existant**.
- **Un diagnostic territorial** qui a été réalisé entre 2017 et début 2018 pour affiner la connaissance du territoire, nourrir les scénarios et les échanges de la concertation préalable.
- **Les deux schémas (Mobilités et modes doux)** élaborés avec l'appui du CEREMA au cours de l'année 2017 puis approuvés par la COBAN le 13 février 2018.

4c) La cohabitation des navettes et des cyclistes sur la piste cyclable ne représente-t-elle pas un danger ?

Lors des ateliers de pré-concertation de fin d'année 2017 avec les acteurs du territoire, il a été souligné les difficultés de circulation de la ligne Transgironde n°610 entre Lège-Cap-Ferret et Biganos sur la RD3. Cette situation, s'expliquant notamment par le trafic important sur cette RD, est sans doute à l'origine des retards pris par cette ligne et sa faible attractivité (200 voyageurs par jour).

Ce constat est à l'origine du souhait émis par plusieurs participants de voir la mise en œuvre d'un transport en commun en site propre sur cet axe.

Un débat s'est alors installé concernant l'opportunité de mobiliser les emprises de la piste pour mettre en service un « tram-train ».

Les porteurs du projet considèrent que cette solution ne peut être mise en œuvre dans un horizon proche. Elle doit au préalable reposer par quelques étapes évaluées qui permettront de vérifier son potentiel à capter beaucoup plus de voyageurs que l'actuelle ligne 610.

Dans ce cadre, la solution d'une navette de faible capacité mais avec des fréquences renforcées nous semble être une de ces étapes préalables.

D'autre part, il nous semble que la solution navette, beaucoup plus souple qu'un tram-train est également favorable en termes de sécurité pour les cyclistes.

Un atelier spécifique à un scénario « tram-train » est programmé courant juin : voir article « 5a) ».

4d) Pourquoi Arès ne bénéficie pas d'un aménagement routier entre le futur rond-point d'Andernos et la RD106 ?

Les « scénarios routiers » proposés ont cherché, autant que faire se peut, à privilégier l'utilisation d'éléments fragmentants du territoire déjà existants (Routes, pistes forestières, lignes RTE, ...) de façon à limiter les impacts sur les milieux naturels.

La liaison directe entre le rond-point du casino et la RD106 a déjà été envisagée. Toutefois, le rallongement de parcours induit par l'utilisation de la RD215 au lieu d'un trajet direct est de l'ordre de 2' à 2'30". Compte tenu des enjeux environnementaux de la coulée verte du Cirès et des milieux avoisinants, cette option n'a pas été retenue.

4e) Depuis Arès, pourquoi n'y a-t-il pas une ligne de bus directe vers Bordeaux ?

Le scénario n°3 propose 2 dispositifs visant à améliorer la desserte de Bordeaux :

- Le premier concerne la création de pôle d'échanges secondaires en limites urbaines. Un pôle d'échanges est ainsi prévu sur la commune d'Andernos sur l'avenue de Bordeaux au-delà de l'aérodrome. Ce pôle sera desservi par l'actuelle ligne de bus n°601 de Transgironde qui pourrait de ce point desservir la Métropole Bordelaise sans traverser les agglomérations de Lège-Cap-Ferret et d'Andernos ;
- Le second désigne la création d'une nouvelle ligne interurbaine reliant le nouveau pôle d'échanges d'Andernos au train express régional en gare de Marcheprime. L'objectif est bien d'améliorer l'accessibilité du Train et de la Métropole Bordelaise aux habitants des communes du Nord du territoire de la COBAN. Dans ce cas, la gare Saint Jean et le centre de Bordeaux seraient situés à environ une heure des habitants des communes d'Arès et Andernos.

4f) A quand une piste cyclable jusqu'à Lubec (la route est très dangereuse) ?

Les scénarios n°2 et n°3 proposent, conformément aux détails proposés dans le dossier de concertation et l'article « a » de cette FAQ à améliorer les conditions de déplacement des vélos par la réalisation d'aménagements de sécurité et le développement des liaisons cyclables intercommunales sur les itinéraires suivants :

- Andernos-les-Bains / carrefour de Querquillas ;
- **Audenge / Lubec (en passant par le parc d'activités) ;**
- Marcheprime (pôle d'échanges intermodal) / Zone d'activité / Lacanau-de-Mios ;
- Biganos / Marcheprime en passant par les Argentières ;
- Mios / Lacanau-de-Mios / les Argentières (2 dispositifs visant à améliorer la desserte de Bordeaux).

4g) Crédibilité de la démarche – Choix d'un scénario par les porteurs du projet

La démarche de concertation préalable sur le projet de déplacements durables du nord Bassin est portée par les 8 communes, la Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord (COBAN), le SYndicat mixte du Bassin d'Arcachon et du VAL de l'Eyre (SYBARVAL) et la Région Nouvelle Aquitaine.

Les scénarios présentés dans les supports de la concertation (dossier de concertation, dépliants, ...) ont été validés par le comité de pilotage réunissant l'ensemble de ces acteurs. L'absence d'un de ces acteurs à une ou plusieurs dates de la concertation préalable ne peut suffire à dénoncer le portage politique collectif du projet. Le détail des scénarios rappelés à l'article « 4a) » de cette FAQ montrent que toutes ces collectivités sont impliquées dans la mise en œuvre des actions de façon proportionnelle à leurs compétences respectives : la Région (Train et lignes

Transgironde), COBAN (avec les 2 schémas (mobilités et modes doux) récemment approuvés et leur prise de la compétence transport), les communes (aménagement des espaces publics en agglomération et voies communales) et le Département de la Gironde (pistes cyclables, aires de covoiturage, routes départementales, chemins de randonnées, ferry, ...).

Les 3 scénarios proposés sont des scénarios qui sont apparus pour ces collectivités locales comme présentant un « rapport coût / efficacité » adapté aux objectifs retenus pour le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin. Le scénario 1 privilégiant les aspects coûts et milieux naturels et les scénarios 2 et 3 la recherche d'une évolution plus ou moins forte du système des mobilités existant.

Comme précisé à l'article « 4c) » de cette FAQ, un scénario « tram-train » n'a pas été retenu à court terme dans les scénarios. Il pourrait s'inscrire dans une évolution à long terme du scénario 3 après plusieurs étapes intermédiaires qui seront évaluées pour vérifier son potentiel à capter beaucoup plus de voyageurs que l'actuelle ligne 610.

Sous le contrôle de la Commission nationale du débat public représentée par Madame Sarriquet, la concertation préalable propose, sur une durée de 6 semaines, 15 rencontres aux personnes intéressées pour prendre connaissance du projet, débattre des scénarios et proposer des améliorations.

Le Département de la Gironde et les collectivités locales compétentes en matière de mobilité seront amenés à choisir un scénario pour le projet de déplacements durables du nord Bassin à l'issue de cette phase de concertation préalable. Ce choix fera l'objet d'une communication auprès du public.

4h) Ne peut-on pas trouver un compromis afin de s'écarter des zones d'habitation du secteur de Mouchon et de Lubec et de tenir compte des activités économiques existantes ?

Les trois scénarios proposés pour améliorer le système des mobilités existant sont illustrés par des représentations cartographiques de façon à en faciliter la compréhension.

Les scénarios 2 et 3 proposent un délestage du trafic de la RD3 de son trafic par la création d'une nouvelle voie en retrait des secteurs urbanisés. Ces 2 scénarios se distinguent par l'utilisation de 2 opportunités de passage (pistes forestières et lignes RTE) plus ou moins éloignées des secteurs urbanisés.

La concertation à travers ces 2 scénarios doit permettre aux participants d'évaluer l'intérêt du rapprochement de cette nouvelle voie sans en préciser le tracé exact.

A l'issue de la concertation, si l'opportunité de réaliser une nouvelle voie est démontrée, le positionnement (tracé) sera alors examiné à l'intérieur de couloirs pouvant varier de 300 mètres minimum à plus de 1000 mètres dans les secteurs suivants :

- Mouchon, entre RD3e9 et RD3e10, à Lanton,
- Secteur compris entre la zone d'activité et Hougueyra (RD5) à Audenge,
- Secteur compris entre Hougueyra et Lubec (RD5) à Audenge,
- Exploitation de l'entreprise agricole CERTLANDES à Audenge.

Le positionnement précis de toute nouvelle infrastructure fera l'objet d'une étude d'impact approfondie qui permettra de préciser le tracé et ses éléments techniques afin d'éviter ses différents impacts sur les populations et sur l'environnement notamment, ou d'en réduire les effets. Dans tous les cas, il s'agira d'une route classique dite bidirectionnelle, c'est-à-dire à 1 voie par sens. Il ne s'agira pas d'une 2x2 voies comme peut l'être la RD106 entre Andernos et Saint Jean d'Illac.

A l'issue de la concertation préalable, le public sera associé à la réflexion sur ces points particuliers, notamment à travers la réalisation d'ateliers thématiques par quartier par exemple. Cette concertation préalable peut aussi être le moment d'exprimer des attentes sur les conditions de réalisation d'une éventuelle nouvelle voie routière dans la manière dont elle pourra s'intégrer à proximité de secteurs urbanisés ou d'autres éléments présents sur le territoire.

4i) Pourrait-on envisager de revoir les fréquences de la ligne 610 et les possibilités de correspondance avec la gare de Biganos avant même de lancer un projet quelconque

A l'heure actuelle, les horaires de la ligne 610 sont calés sur plusieurs besoins de desserte et ou de correspondance : la ligne 601 au Nord, la ligne TER au Sud et à la fois en direction de Bordeaux ou Arcachon et la desserte d'établissements jalonnant la RD3. Les temps de correspondances sont décrits dans la fiche de la ligne 610 éditée par la Région : le matin, ils varient entre 10 et 20 minutes selon l'horaire choisi. Néanmoins, vous pouvez constater des retards, que ce soit sur la ligne 610 ou la ligne TER qui rendent ces temps de correspondance variables. La fiche horaire est consultable au lien suivant : <https://www.transgironde.fr/ftp/lines/siv-610-hiver.pdf>

Dans le cadre des actions prévues au socle commun, la COBAN a souligné sa volonté d'améliorer les fréquences des transports collectifs.

Du fait de son nouveau statut d'autorité organisatrice de la mobilité, la COBAN se structure et définit sa politique de mobilité sur différents aspects (stratégique, financier, technique).

Dans le cadre de cette prise de compétence, administrativement en vigueur au 1^{er} janvier 2018, celle-ci sera opérationnellement effective au 1^{er} janvier 2019. Pour parvenir à cette étape, la COBAN doit négocier le transfert de compétence avec la Région Nouvelle-Aquitaine qui gère les lignes interurbaines du réseau TransGironde (601 et 610).

Actuellement, ces négociations sont en cours. La question de l'autorité gestionnaire des lignes interurbaines reste à décider. Pour l'heure, la Région reste l'autorité compétente.

Dans l'hypothèse où la COBAN reprendrait la gestion de la ligne 610 (Andernos – Mios – Belin-Béliet), des évolutions d'exploitation de la ligne ont été esquissées dans son Schéma des Mobilités. Une solution possible serait une exploitation en boucle de la ligne 610. Il s'agit de renforcer les rotations sur des tronçons plus courts, (Arès – Audenge & Audenge – Mios) pour optimiser la desserte locale et la rendre plus efficace. Une très bonne fiabilité des circulations de transport en commun sur l'axe RD3 ne sera facilitée que par un délestage de la RD3 et une redistribution des espaces de circulation pour prioriser, ne serait-ce que ponctuellement, la circulation des bus, autocars (couloirs dédiés, priorité aux feux, etc.)

4j) Serait-il possible d'avoir une ligne de bus qui partirait de Marcheprime longerait l'avenue de Verdun à Lacanau de Mios pour aller au pôle Santé de la Teste de Buch ?

Le besoin de développer des offres de transport complémentaires au niveau du pôle d'échanges intermodal de Marcheprime (PEI) est évident.

A l'heure actuelle, ce PEI n'est pas desservi par une ligne urbaine ou interurbaine. Il est situé à un croisement de flux Nord/Sud et Est/Ouest et constitue une porte d'entrée (ou de sortie du territoire). De plus, sa proximité avec l'échangeur de l'A63, une zone d'activité en développement, le pôle majeur d'emplois que sont le CEA Cesta et le Laser Mégajoule, il apparaît évident de proposer une offre de transport en commun.

Le scénario 3 propose de créer une nouvelle liaison interurbaine reliant le PEI de Marcheprime aux pôles de mobilité secondaires créés par la voie routière nouvelle.

Dans une perspective plus large, la Communauté de communes du Val de l'Eyre a élaboré un Schéma des Mobilités, dans lequel le besoin d'une nouvelle liaison intercommunale est mis en avant. Cette liaison reliait Belin-Béliet à Marcheprime, en passant par Le Barp et le CEA Cesta.

Si une ligne de bus reliant Marcheprime à La Teste n'est pas prévue à proprement parler, de nouvelles lignes de transport en commun connectant le PEI de Marcheprime sont imaginées. La connexion de transports routiers en gare permet une multimodalité renforcée, notamment pour emprunter un train et se connecter au Sud Bassin avec ses gares et le réseau Baïa qui dessert le Pôle de Santé.

4k) Ne peut-on pas envisager deux lignes de navettes électriques se partageant le tronçon Lège-Biganos ?

Le schéma des mobilités élaboré par la COBAN propose la requalification de la ligne 610 par un fonctionnement en 2 boucles : une première entre Lège-Cap-Ferret et Audenge et une seconde entre Audenge et Mios passant par la gare de Facture. Ce fonctionnement pourra prendre en partie la piste cyclable existante.

Cette action n'est pas, à ce stade, approfondie sur la technologie ou la motorisation même des véhicules assurant ce fonctionnement, toutefois, avec les progrès technologiques, la solution « électrique » peut faire partie des solutions.

Le choix d'un système électrique est effectivement envisageable.

4l) Pourquoi ne pas laisser un projet de tram sur site propre ou sur les emprises cyclables et voies SNCF ?

Cette proposition est ressortie à plusieurs reprises lors de la pré-concertation et de la concertation. Cette question fait débat et aucune réponse définitive (positive ou négative) ne peut être apportée à ce stade.

Un atelier concernant l'opportunité d'un transport en commun en site propre a été programmé le 25 juin 2018 à Lanton.

Un expert a été désigné pour apporter différentes réponses au participant.

Pour connaître le contenu des débats et des exposés vous pouvez aller en sous-rubrique « compte-rendu des rendez-vous de la concertation ».

4m) Où sont les pistes cyclables en particulier sur Lanton ?

Le projet (PDDNB) propose de créer des continuités cyclables entre les pôles d'échange secondaire créés en retrait des zones urbanisées et les centres-bourg de même que vers les hameaux (Lubec, ...). Ces continuités sont repérées en jaune sur les plans du dossier.

4n) Concernant les bus et la navette ? quels horaires ? Quelle fréquence ?

Des discussions sont encore en cours entre la COBAN et la Région concernant les conditions du transfert de la compétence transport.

Le constat d'une offre insuffisante en transport en commun est partagé par l'ensemble des usagers. Tout est à repenser sur le territoire en matière de transport collectif. L'objectif est bien d'améliorer la desserte des différents pôles d'intérêt du territoire et d'améliorer la fréquence et la vitesse commerciale des transports en commun pour les rendre plus concurrentiels vis-à-vis de la voiture.

En suivant l'achèvement de la phase de concertation et selon l'orientation qui sera donnée à ce dossier, une réflexion particulière sera conduite par la COBAN concernant les itinéraires, les horaires et les fréquences des bus.

4o) Pourquoi aller mettre le service de bus en périphérie des villes ?

Les propositions faites dans les scénarios 2 et 3 visent à apaiser la RD3 pour y favoriser les modes actifs sur de courtes distances ainsi que les transports en commun.

Plusieurs solutions de transport en commun sont envisagées selon les objets de déplacement et les points de desserte :

- une évolution de la ligne 610 par un fonctionnement en boucle (la première entre Lège et Audenge, la seconde entre Audenge et Mios) est proposée. La RD3, les centralités urbaines et les centres de vie doivent bénéficier d'un service de transport à vocation de desserte locale.
- Le PDDNB propose également un service rapide à destination de la gare de Marcheprime pour les communes du Nord (Lège, Arès, Andernos et Lanton). Cette ligne rapide circulerait sur la nouvelle voie aurait pour origine Andernos et desservirait les 5 pôles d'échanges secondaires avant d'arriver à la gare de Marcheprime.

4p) Est-il possible de mixer les solutions des différents scénarios?

Il est possible de mixer les solutions proposées dans les différents scénarios. Cette mixité pourra résulter des travaux réalisés en atelier et des propositions d'amélioration des scénarios proposées par les participants.

4q) Pourquoi ne pas raccorder la piste cyclable existante aux plages, bassin de baignade, bourgs, écoles commerces, campings ?

Des réflexions et travaux sont actuellement en cours pour terminer des tronçons de pistes cyclables au sein de la COBAN. Les maires des communes qui ont compétence en matière d'aménagement de voirie en agglomération s'engagent également à travailler sur la création de nouvelles voies dédiées aux cyclistes.

4r) Pourquoi ne pas créer de pistes cyclables entre les pôles d'échange ?

Des liaisons en bus sont proposées entre les pôles d'échanges secondaire proposés dans les scénarios 2 et 3. Des liaisons cyclables ou voies dédiées peuvent également être envisagées. Une attention particulière sera accordée aux équipements qui pourront être mis à disposition pour les cyclistes dans les pôles d'échanges (abris sécurisés, système de gonflage, VAE en libre service...).

4s) Pourquoi ne pas remettre en état les pistes forestières notamment celle qui relie Blagon à Lubec pour délester la RD3 ?

Cette solution est envisagée dans le scénario 2, les pistes forestières dans leur état actuel n'étant pas dimensionnées pour accueillir un nombre trop important de véhicules.

4t) Est-il possible à ce stade d'avoir une information sur les coûts d'investissement de chaque scénario par collectivité ?

A ce stade de l'opération (concertation préalable), il est important de justifier l'opportunité de l'opération (PDDNB) et d'en arrêter les principes généraux en termes d'évolution du système des mobilités existant.

Une fois que ces éléments seront arrêtés, chaque collectivité engagera les études, les procédures et les financements qui relèvent de ses compétences.

4u) Avez-vous tenu compte de l'état actuel des pistes forestières dans le cadre du scénario 2 ?

Pour limiter la consommation de milieux naturels et les effets du projet sur l'environnement, le choix a été fait de privilégier le passage sur les infrastructures existantes. Toutefois, les pistes forestières existantes ne sont pas suffisamment larges ni structurées pour permettre la circulation routière. Le scénario 2 intègre donc l'adaptation de l'infrastructure existante de même que les contraintes liées à l'existant d'une ligne de transport électrique (Réseau RTE).

4v) Comment évaluer le projet dans sa globalité avec aussi peu d'éléments sur les transports en commun et les pistes cyclables ?

Le dossier de concertation, les diverses études proposées sur la page du projet ainsi que les différentes présentations réalisées apportent de nombreuses réponses à cette question.

D'autre part les différents ateliers réalisés en phase préparatoire de la concertation ainsi que les réunions de la concertation confirment l'insuffisance du système des mobilités existants et des transports en commun en particulier.

La modélisation d'un système de mobilité intégrant tous les supports de mobilité est délicate et discutable. Le maître d'ouvrage préfère aborder ce sujet en définissant des objectifs en termes de parts modales. Ainsi, aujourd'hui la part de la voiture est de 70%, celles des transports en commun de 3% et celle des modes actifs (Vélo + marche) égale à 25%.

Sur la métropole Bordelaise après tous les aménagements réalisés en matière de transports en commun, la part de ces derniers est de 12%.

Le territoire du Nord Bassin étant un secteur « peu dense » l'objectif raisonnable à viser est certainement intermédiaire.

Les maîtres d'ouvrage dans leurs démarches proposent d'avancer par étape en développant certains outils favorisant par exemple le report de l'usage de la voiture vers d'autres modes et en évaluant l'efficacité de ces outils. Ces outils sont détaillés dans le dossier de concertation.

Rappelons également que les Schémas des mobilités et des modes doux élaborés par la COBAN et validés en février 2018 témoignent de la réflexion qui est menée à l'échelle du territoire du Nord-bassin. Bien qu'il n'y ait pas d'objectifs chiffrés définis, les actions devraient permettre d'améliorer les transports en commun et les modes actifs sur le territoire.

4w) Scénario n°2 et traversée du Hameau de Lubec

Les comptages et les modélisations réalisés par Explain en 2017 identifient un trafic d'environ 3 300 véhicules actuellement en période normale comme en période estivale sur la RD5e5 au niveau du hameau de Lubec.

Le projet de contournement routier proposé dans le cas du scénario 2 intercepte la RD5e5 environ 800 m à l'Ouest du Hameau de Lubec. Ce contournement est susceptible d'augmenter le trafic de la RD5e5 dans la traversée de Lubec notamment pour les usagers venant du Nord et souhaitant se rendre à Marcheprime.

Les modélisations confirment cette possibilité. Le trafic s'élèverait alors à 3 700 véhicules par jour en période normale soit une augmentation d'environ 10% du trafic actuel.

5 - REPONSES A DES DEMANDES PARTICULIERES

5a) Demande d'une étude complémentaire pour un projet « Tram-train » entre Arès et Biganos - Organisation d'un atelier supplémentaire

Au cours des débats organisés à l'occasion des premiers rendez-vous de la concertation préalable, deux demandes sont intervenues relativement à la mise en place d'une solution du type « Tram-train » à voie unique entre Arès et Biganos :

- Faire réaliser une étude complète d'un projet de tram-train à voie unique ;
- Ajouter un quatrième scénario ou faire évoluer un des scénarios proposés avec cette solution ;

Dans ce cadre, le Département de la Gironde prévoit l'organisation d'un atelier de travail supplémentaire qui devra permettre aux participants de débattre de cette solution « Tram-train » et de son intégration dans le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin.

Cet atelier proposera un exposé des porteurs du projet « Tram-train » à voie unique, un exposé d'un expert dans la mise en œuvre de ce type de solution de déplacement et une présentation du département de la Gironde spécifique à cette thématique.

La date de cet atelier est arrêtée au lundi 25 juin à 18h30'.

Elle se déroulera au centre d'animation de LANTON.

La participation à cet atelier est subordonnée à inscription préalable obligatoire. Cette inscription doit se faire en adressant un mail à « contact-pddnb@gironde.fr ».

5b) Quelles garanties peut-on prévoir pour maîtriser l'urbanisation dans le cadre du projet de déplacements durables du nord Bassin ?

Par l'intermédiaire de leurs plans locaux d'urbanisme (PLU), les communes disposent des outils pour maîtriser le développement urbain et définir les espaces à protéger, à urbaniser, à aménager. Chaque document d'urbanisme s'inscrit dans la loi Littoral limitant les extensions d'urbanisation et dans le Code de l'urbanisme qui précise que l'aménagement urbain doit s'articuler avec les offres de mobilité.

La loi Littoral précise que toute extension de l'5b se réalise en continuité avec les agglomérations et villages existants. Ainsi, la création d'une nouvelle infrastructure routière fixerait de fait une limite d'urbanisation et rien ne se ferait à l'extérieur de cette voie.

L'urbanisation au Sud de l'A660 sur la COBAS constituait un exemple contraire. Précisons que dans ses derniers avis, le Préfet a mis fin à l'extension de cette urbanisation.

Dans le cas d'un scénario retenu qui comprendrait une nouvelle infrastructure routière, il pourrait être défini un espace tampon inconstructible de part et d'autre. Les distances de 150 mètres ou 300 mètres envisagées dans certaines études sont indicatives. Elles dépendent entre autres du positionnement du tracé par rapport à l'urbanisation existante et aux limites d'urbanisation prévues dans les Plans Locaux d'Urbanisme. Dans le cas d'un scénario proche des secteurs urbanisés, les distances indiquées sont crédibles. Dans le cas d'un scénario plus éloigné, ces distances pourraient être équivalentes côté ouest et côté est.

Ce principe doit d'une part permettre d'éviter toute extension de l'urbanisation en rapport avec la création d'une nouvelle route et, d'autre part, s'inscrire dans le cadre de mesures compensatoires visant à préserver les espaces naturels contigus à l'aide de protections foncières.

5c) Le projet est-il compatible avec les documents d'urbanisme du territoire ?

Le projet doit-être compatible avec les documents d'urbanisme déjà approuvés.

Dans le cas d'un scénario qui proposerait la création d'une nouvelle infrastructure nécessitant la création d'un emplacement réservé non prévu dans un plan local d'urbanisme, une procédure de mise en compatibilité serait engagée dès lors que cette infrastructure serait déclarée d'utilité publique.

Les documents d'urbanisme en cours d'élaboration (SCOT, ...) devront tenir compte du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin si le bilan de la concertation permet de confirmer l'opportunité de ce projet et de définir les orientations à suivre pour faire évoluer le système des mobilités actuel.

5d) Pourquoi ne pas concevoir les déplacements à l'échelle du Pays BARVAL ?

A l'échelle du Pays Barval (composé des trois Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) que sont la COBAS, la COBAN et le Val de l'Eyre), deux, la COBAS et la COBAN, ont la compétence d'Autorité organisatrice de la Mobilité (AOM) du fait de leur statut de Communauté d'Agglomération (depuis le 1^{er} janvier 2018).

Ces 2 territoires ont donc la compétence pour décider, organiser et gérer l'offre de mobilité sur leur périmètre administratif.

Bien que n'ayant pas la compétence d'AOM, la Communauté de communes du Val de l'Eyre se préoccupe des enjeux mobilité de son territoire en plein dynamisme démographique. C'est dans cette logique qu'elle a élaboré ses Schémas des Mobilités et des Modes doux, à l'instar de la COBAN.

La conception des déplacements est donc réfléchie sur les trois territoires du Pays.

Pour apporter de la cohérence aux démarches et favoriser le dialogue entre EPCI, le Pays Barval est missionné pour animer une feuille de route mobilité de façon à mettre en œuvre des projets de mobilité partagé par les trois territoires.

5e) Y'a-t'il eu une étude d'impact sur ces trois propositions ?

A ce stade, le projet de déplacements durables du Nord Bassin est constitué de schémas d'intention. Une évaluation de la sensibilité des milieux naturels a été réalisée mais aucune étude environnementale poussée de type étude

d'impact n'a été menée à ce jour. L'objet de l'étude réalisée était de caractériser les zones d'intérêt écologique du territoire.

A l'issue de la phase de concertation, si une nouvelle infrastructure était retenue, une étude d'impact environnemental serait bien entendue réalisée.

5f) Comment comptez-vous sécuriser le passage des animaux ?

Le projet retenu sera soumis à étude d'impact. Des inventaires seront réalisés dans ce cadre sur un cycle biologique de 12 mois permettant de dresser un état initial précis des habitats et espèces présents sur le territoire visé par les aménagements. Dans ce dossier, une attention particulière sera accordée aux continuités écologiques existantes qui constituent la trame verte et bleue du territoire. Des mesures spécifiques comme l'aménagement de passages à faune seront intégrées pour réduire l'impact de la fragmentation des habitats généré par une nouvelle infrastructure. En fonction des espèces visées, les solutions pourront être diverses (pose de clôture, passages hydrauliques, passages petite faune spécialisés ou non,...).

5g) Comment traiter les néo-déplacements ?

Les déplacements et les modes de déplacement sont amenés à évoluer durant les prochaines années. Les modes d'utilisation de la voirie sont amenés à évoluer avec l'apparition de nouveaux véhicules hybrides. De nouvelles règles de cohabitation entre les usagers seront à définir sur les routes existantes. Des zones de stationnement seront également nécessaires pour ces véhicules. Une attention particulière sera réservée à ces besoins dans la réflexion actuelle sur les déplacements.

D'autre part, les néo-déplacements sont souvent considérés comme des usagers vulnérables sur la route. Leur accueil sera d'autant plus facile que le PDDNB aura la capacité à délester la RD3 et les centres urbains de la circulation générale. La réalisation de zones apaisées telles qu'elles sont prévues dans les scénarios 2 et 3 va dans le sens d'un meilleur accueil sur l'espace public de ces nouveaux modes de déplacements.

5h) Pouvez-vous définir les principes auxquels doivent obéir les déplacements durables ?

La notion de « déplacement durable » également désignée sous le terme d'écomobilité, regroupe la conception, la mise en place et la gestion de modes de transport jugés moins nuisibles à l'environnement.

Le terme « durable » signifie que les solutions envisagées aujourd'hui pour répondre à des besoins actuels devraient intégrer des réponses pour les besoins des générations futures. A défaut, elles ne devraient pas compromettre la possibilité des générations futures à développer leurs capacités à se déplacer.

Ainsi, si on prend l'exemple d'une solution du type « tram-train » telle qu'elle a été envisagée dans le cadre de cette concertation, un scénario durable devrait être un scénario qui ne compromette pas la possibilité de mise en œuvre de cette solution si l'évolution des besoins en transport en commun justifiait ce type de solution à l'avenir.

5i) Demande de mobilisation des compétences de statisticiens reconnus

Concernant l'exploitation des données de la concertation préalable une demande particulière a été émise pour la désignation de statisticiens reconnus en vue d'extraire du matériel récolté le maximum de résultats statistiquement pertinents avant de procéder aux interprétations et à la rédaction du rapport de la concertation.

Une réponse à cette demande particulière sera proposée dans le bilan de la concertation dressé par les maîtres d'ouvrages.

5j) Création d'une liaison routière côté sud avec l'A660

Plusieurs contributions apportées au cours des débats ou par les supports participatifs proposés au cours de la concertation préalable ont concerné l'opportunité de la création d'une liaison routière côté sud avec l'A660.

Cette option, au même titre que celle concernant un contournement de la commune de Lège-Cap-Ferret, est proposée pour les scénarios 2 et 3.

Une réponse à cette demande particulière sera proposée dans le bilan de la concertation dressé par les maitres d'ouvrages.

5k) Mios ville isolée

Une contribution particulière fait état des difficultés de mobilité spécifiques à la ville de Mios. Que ce soit pour des déplacements internes à la ville ou des déplacements avec l'extérieur de la commune.

Les difficultés énoncées dans cette contribution ne sont en réalité pas spécifiques à la ville de Mios. Elles sont à l'image des difficultés rencontrées pour tous les habitants de la COBAN. Elles sont variables selon les catégories d'usagers (Personnes âgées, collégiens, lycéens, personnes en insertion professionnelle, etc.) et selon les motifs de déplacements (Loisirs, domicile-travail, courses, médecins, etc.).

Ces problèmes sont pris en compte dans le projet de déplacements durables du Nord-Bassin et seront traités dans la suite du projet. Les réponses seront multiples pour être adaptées aux difficultés identifiées. Elles seront construites par les différentes collectivités associées au projet pour apporter des solutions adaptées en termes de transports en commun, de déplacements actifs (vélo, marche, skate, ...) ou de déplacements motorisés.

Une réponse à cette demande particulière sera proposée dans le bilan de la concertation dressé par les maitres d'ouvrages.

8.2 ANNEXE 2 : SYNTHÈSE DU QUESTIONNAIRE GRAND PUBLIC






Analyse des questionnaires SITE Internet



13-juil.-18

Nombre de questionnaires renseignés :

973

I/ OFFRE DE MOBILITÉS ET CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS ACTUELLES

1	De façon générale, si vous deviez évaluer vos conditions de déplacements sur le territoire du nord bassin d'Arcachon (communes de la COBAN), vous diriez qu'elles sont :	Très mauvaises		122	21%
		Mauvaises		226	39%
		Moyennes		194	33%
		Bonnes		35	6%
		Très bonnes		5	1%
Total des réponses obtenues pour cette question :				582	

2	Les problèmes de déplacements sur le territoire sont-ils pour vous un sujet de préoccupation ?	Oui		511	91%
		Non		52	9%
		Total des réponses obtenues pour cette question : 563			

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
		< Pas du tout satisfait					Entièrement satisfait >						
		Très mauvaises conditions de déplacements					Très bonnes conditions de déplacements						
3	Comment évaluez-vous vos conditions de déplacements en transports en commun sur le nord bassin sur une échelle de 1 à 10 ?						Moyenne					3,6	
4	Comment évaluez-vous vos conditions de déplacements à pied et en vélo sur le nord bassin sur une échelle de 1 à 10 ?											6,4	
5	Comment évaluez-vous vos conditions de déplacements en voiture sur le nord bassin sur une échelle de 1 à 10 ?											4,2	
6	Comment évaluez-vous vos conditions de déplacements en covoiturage sur le nord bassin sur une échelle de 1 à 10 ?											4,7	
7	Comment évaluez-vous la sécurité de vos déplacements sur le nord bassin sur une échelle de 1 à 10 ?											5,3	

II/ PROFIL DU RÉPONDANT

9	Habitez-vous sur le territoire de la COBAN ?	Oui	<div><div></div></div>	485	94%
		Non	<div><div></div></div>	32	6%
		Total des réponses obtenues pour cette question :		517	

10	Si oui, quelle est votre commune de résidence principale ?	Lège Cap Ferret	<div><div></div></div>	65	14%
		Arès	<div><div></div></div>	62	13%
		Andernos-les-Bains	<div><div></div></div>	68	14%
		Lanton	<div><div></div></div>	78	16%
		Audenge	<div><div></div></div>	103	22%
		Biganos	<div><div></div></div>	68	14%
		Mios	<div><div></div></div>	16	3%
		Marcheprime	<div><div></div></div>	18	4%
Total des réponses obtenues pour cette question :		478			

11	Si non, vous êtes :	Touriste de passage	<div><div></div></div>	0	0%
		Résident secondaire sur le terri	<div><div></div></div>	10	38%
		Résident d'une autre commune	<div><div></div></div>	16	62%
Total des réponses obtenues pour cette question :		26			

12	Vous avez :	Moins de 18 ans	<div><div></div></div>	8	1%
		Entre 18 et 24 ans	<div><div></div></div>	18	3%
		Entre 25 et 34 ans	<div><div></div></div>	46	8%
		Entre 35 et 49 ans	<div><div></div></div>	175	31%
		Entre 50 et 64 ans	<div><div></div></div>	192	34%
		65 ans ou plus	<div><div></div></div>	134	23%
Total des réponses obtenues pour cette question :		573			

13	Pour vos déplacements sur le territoire, quel(s) mode(s) de déplacements utilisez-vous principalement ? (2 réponses possibles)	Voiture	<div><div></div></div>	565	61%
		Modes actifs	<div><div></div></div>	245	26%
		Transports collectifs	<div><div></div></div>	94	10%
		Autre	<div><div></div></div>	23	2%
Total des réponses obtenues pour cette question (*):		927			

14	Quels sont les principaux motifs de vos déplacements sur le territoire ? (2 réponses possibles)	Déplacements domicile-travail	<div><div></div></div>	305	31%
		Déplacements domicile-lieu d'é	<div><div></div></div>	17	2%
		Courses, rendez-vous, activités,	<div><div></div></div>	451	46%
		Déplacements de loisirs/tourism	<div><div></div></div>	216	22%
		Autre :	<div><div></div></div>	0	0%
Total des réponses obtenues pour cette question (*):		989			

(*) : pour les questions 13 et 14 2 réponses étaient possibles d'où un nombre de réponse élevé

III/ CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS SOUHAITÉES ET SCÉNARIOS DE MOBILITÉS

15	Parmi les axes suivants, lesquels vous semblent prioritaires pour améliorer vos conditions de déplacements ? (de 1 pour l'axe qui vous semble la	Améliorer les transports en commun existants	2 096 pts	24%
		Améliorer les conditions de circulation routière	2 424 pts	28%
		Améliorer les cond. de déplacement des piétons et cyclistes	1 322 pts	15%
		Poursuivre le développement des aires de covoiturage	628 pts	7%
		Améliorer la connexion entre les différents modes de transport	1 428 pts	17%
		Améliorer la communication sur les offres de mobilités existantes	744 pts	9%

16	L'idée de délester la RD3 d'une partie de son trafic vous paraît-elle pertinente ? <input type="radio"/> Oui <input type="radio"/> Non	Oui	<div><div></div></div>	475	90%
		Non	<div><div></div></div>	51	10%
		Total des réponses obtenues pour cette question : 526			

17	En termes de scénario pour améliorer vos conditions de déplacements, quel est celui qui vous paraît le plus adapté ?	Scénario n°1	<div><div></div></div>	62	12%
		Scénario n°2	<div><div></div></div>	235	45%
		Scénario n°3	<div><div></div></div>	230	44%
		Total des réponses obtenues pour cette question :			527





8.3 ANNEXE 3 : SYNTHÈSE QUESTIONNAIRE SUITE CONCERTATION



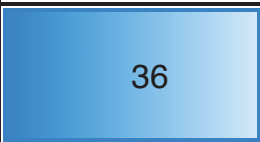



Questionnaire relatif aux attentes du public en termes d'information et de participation suite à la concertation




Nombre de questionnaires renseignés

122

9-juil.-18

De quelle manière souhaitez-vous être informé(e) ?	[Par la presse locale]	 22	15%
	[Par réunion d'information]	 49	33%
	[Via le site internet du Département de la Gironde et/ou des collectivités partenaires (COBAN, communes, Région, SYBARVAL)]	 55	37%
	[Autre]	 23	15%

De quelle manière souhaitez-vous être associé(e) ?	[En étant représenté(e) par un groupe de suivi du projet]	 10	6%
	[En participant à un groupe de suivi du projet régulièrement réuni]	 36	23%
	[En gardant la possibilité de poser des questions en ligne sur le site internet du Département et d'obtenir des réponses par le biais de la Foire aux questions (FAQ)]	 36	23%
	[Par un questionnaire en ligne]	 26	16%
	[Par l'organisation d'ateliers publics locaux]	 41	26%
	[Autre]	 9	6%



Sur quels aspects du projet souhaiteriez vous être informé(e) et/ou associé(e) ?	[Les décisions prises suite à cette concertation préalable concernant les suites à donner au projet]	 62	33%
	[Les prochaines étapes du projet]	 72	39%
	[Les aspects techniques du projet (en lien avec l'environnement, l'urbanisme, etc.)]	 53	28%

Questionnaire relatif aux attentes du public en termes d'information et de participation suite à la concertation	
ID de la réponse	Vous avez des attentes et suggestions particulières quant à l'information et la participation du public après la concertation ? Exprimez-les ici :
21	Il convient de laisser au public la possibilité de refuser tout nouvel aménagement routier et de l'informer des nombreuses alternatives existantes. Ce n'est pas l'option prise par le questionnaire qui donne le choix entre trois options incluant chacune un nouveau développement routier.
25	Réunir des comités de riverains tout au long du processus.
32	Les scénarios sont fermés en tant que voiture. L'alternative Transports - Publics - Voitures n'est pas appréhendée.
34	Projet évolutif à court ,moyen, long terme. Pouvoir ajouter des suggestions et questions au fur et à mesure, car les idées viennent parfois après coup. Avoir connaissance des projets qui existent dans le monde sur les transports (nous ne sommes pas au courant de tout ce qui existe).
35	Réflexion plus approfondie sur la façon de se déplacer dans les 30 à 50 prochaines années(conférences pédagogiques) Travail commencer avec les associations et autres secteurs du territoire (à poursuivre).
36	Les ateliers étaient mal organisés et trop courts car on a mal étudié les gares et autres etc...
37	Il est intéressant d'avoir une révision des poursuites aux réunions pour envisager un nouveau scénario. Une décision intégrant les aspects environnementaux. Et la prise en compte de la spécialité des communes forestières est à prendre en compte.
39	Chaque année, faire le point de l'avancement des décisions concernant cet épineux problème !!!
40	Quel impact sur l'habitat pour les scénarios 2 et 3.
42	Que les questionnaires déposés en mairie soient très étudiés. Que le ou les projets choisis soient bien réfléchis et tiennent compte de l'expansion géographique qui doit être régulée.
43	Problème bien posé. Scénarios intéressants dont un le 3 à défendre. Attentes / monter et animer des réunions publiques participatives pour expliquer/ Convaincre.
47	Que le projet n° 2 se réalise.
48	Que le projet n°2 se réalise.
55	Les ateliers de travail sur le modèle de celui d'Audenge sont pertinents et à renouveler pour affiner le projet sélectionné . Installer une newsletter pour suivre l'avancée du projet.
56	Ce projet est nécessaire, vital, il faut réguler. Il faut délester . voir les transports horaires des Trains-Bus.
57	Que le projet soit décidé à la majorité des gens concertés.
59	la concertation a été ouverte largement, ceux qui ont voulu s'informer ont pu le faire. Il faut maintenant avancer à partir des idées exprimées.
62	réussite du projet.
63	Un suivi régulier de l'avancement du dossier et de son financement après le choix du projet définitif. Un premier bilan de l'évaluation de cette réunion afin d'estimer nos avis/propositions . Apprécier,ou trop imprécises, vagues ou burlesques.
64	Parution dans le journal de la COBAN.
66	Participation à des groupes de travail. Obtention des informations directement à mon adresse internet. Il est dommage que la cartographie présentée ne reflète pas les tracés ,même globalement, des scénarios 2 et 3 ainsi indiquant des erreurs d'appréciation.
67	Établir un questionnaire à faire remplir anonymement par la population de la COBAN via internet et le recensement de la population comme un référendum pouvant valider des réponses ou décisions du projet.
74	Réalisation de projets de transports en commun avec toutes les solutions comparatives aspects techniques (délais, environnementaux, coûts).
75	J'attends le respect des avis émis en concertation
76	Quid des évaluations environnementales ?

Questionnaire relatif aux attentes du public en termes d'information et de participation suite à la concertation	
ID de la réponse	Vous avez des attentes et suggestions particulières quant à l'information et la participation du public après la concertation ? Exprimez-les ici :
79	Fournir en amont d'une enquête publique toutes les études existantes et des données chiffrées détaillées (non-globales) concernant chaque scénario, projet, solution technique. Fournir les études existantes y compris celles jugées inachevées (mise en ligne sur internet) incluant l'inventaire de biodiversité sur le projet d'emprises routières des 3 scénarios imposés.
80	Veiller à l'équilibre des interventions, certaines associations s'arrogeant la parole au détriment des autres usagers. Travailler sur le local mais également domicile/travail et zones économiques à ne pas oublier. Penser aux personnes à mobilité réduite
83	Je souhaite que les propositions citoyennes de TCSP soient étudiées honnêtement d'un point de faisabilité technique et financière et que ces propositions de scénario soient présentées à la population au même niveau que les propositions routières du CD.
84	Je réclame une véritable étude sur le projet Tram-Train et d'autres modes de transports en site propre autres que les trois projets routiers proposés.
85	Enrichir le débat de concertation avec l'introduction d'une variante "TCSP non routier". Et quand une enquête d'utilité publique.
88	Des études précises devraient être menées en partenariat avec les associations porteuses de projet (C2BA, CEBA, COBARTEC, Transamo...)
89	Pourrais-je avoir le résultat de l'étude environnement de (pour tous les scénariis) mais surtout pour la voie de contournement ? (voie rétrolittorale). Une information ne pas sous estimer les possibilités de changement de comportement des citoyens. Il y a une montée même sur le bassin, d'une écocitoyenneté (TSCP, protection de la nature).
90	Je souhaite connaître le résultat de l'étude environnementale qui a été autorisée par le préfet en 2017 sur le faisceau retenu pour faire une voie de contournement.
91	satisfait de la démarche (comme toujours, il y a des intégristes qui perturbent les débats)
92	Je souhaite que le résultat reflète la concertation
99	Qu'au moins une solution (si possible plusieurs) de Transport en Commun sur Site Propre reliant Lège à Biganos soit étudiée sérieusement pour être présentée de façon complète lors des phases de concertation à venir et/ou d'enquête publique.
104	Je désire une étude sur les différents modes de transports (bus, minibus, tram, etc.)
106	sur le tracé, sur l'absence (ou le moindre) d'impact environnemental, sur transfert en commune à mettre en place
110	J'ai pu constater, au gré des réunions publiques, qu'il y avait un déséquilibre certain entre les prises de paroles des opposants qui multiplient les interventions et monopolisent la réunion au détriment les participants venus s'informer sans à priori.
116	ayant participé à cette concertation (de loin puis de près) je suis frappée de constater qu'entre septembre 2017 et juin 2018, les demandes des associations sont toujours les mêmes, comme si leur avis, leurs études, leurs compétences, leurs remarques, pourtant pertinentes, n'avaient pas été prise en compte. Un transport en commun en site propre doit être proposé sans construction de route de contournement, un TCSP situé sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée avec tramway et/ou petit bus électrique. Le département n'a plus cette compétence ? Il faut transférer le dossier à la COBAN, s'associer à la région et surtout faire un SCOT c'est à dire savoir pourquoi on fait les choses et dans quel but. Enfin, il faut prendre en compte trois nouveaux facteurs : l'arrivée de personnes diplômées, ayant l'habitude de prendre un transport en commun, la montée des eaux (de fait plus de 50 cm) et le réchauffement climatique (voir les récentes déclarations des météorologistes sur l'Aquitaine) le TCSP est une voie d'avenir...
119	Dans les boîtes aux lettres faites passer un questionnaire sur les déplacements des gens du Nord au sud bassin

8.4 ANNEXE 4 :

VOS PROPOSITIONS D'AMÉLIORATION DES SCÉNARIOS

	<p>Concertation préalable (14 mai au 30 juin 2018)</p> <p>Réunions de clôture</p> <p>Vos propositions d'améliorations</p>	
---	---	---

Vos propositions d'amélioration des différents éléments qui composent les scénarios

Réunion de clôture ARES

Vendredi 29 juin 2018

1 – Vos propositions en faveur des transports collectifs

Les solutions envisagées en matière de transports collectifs pourraient être améliorées par :

- Le respect d'objectifs généraux (Tous publics) :
 - *Réduction des temps de transport (Ligne 610, 601, ...), amélioration des fréquences (Toutes les 15' en heure de pointe), améliorer les correspondances avec les autres transports collectifs (TER, ...)*
 - *Réduction des coûts*
 - *Accessibilité aux handicapés, personnes à mobilité réduite, personnes âgées, femmes enceintes, (accès sans escalier, rampe pour PMR et pers âgées notamment) ...*
- La mise en œuvre de navettes ou de mini-bus électriques
 - *Mios : « si on avait des mini-bus BAÏA comme à Gujan, on les emprunterait »*
 - *« Des transports en commun souples pouvant prendre la forme de minibus de type navette « dans le style des bus BAIA de la COBAS » entre les communes et les hameaux de la COBAN avec un fonctionnement partiel en site propre et qui pourraient être gratuits »*
 - *sur la piste cyclable (RD802 le long RD3) :*
 - *Avec prise en compte de la cohabitation des « cyclistes-piétons » avec les « navettes » : espaces dédiés, signalisation adaptée*
 - *proposition de mini-bus électriques (15 personnes) toutes les 15 minutes avec parkings aux abords, tableaux informatifs, tarification simple*
- le développement de voies en site propre dédiées aux transports en commun
 - *pour les bus*
 - *« Je m'attendais plutôt à une ligne de tram mais c'est sans doute un rêve ». Solution du type « Tram-train » : à voie unique, sur la piste cyclable, dans les emprises de la ligne RTE, ...*
 - *Prévoir un scénario « 1 bis » qui compléterait le scénario « 1 » avec une ligne de TC léger et souple sur une voie parallèle à la piste cyclable*
 - *Prolonger le tram de Mérignac vers Arès pour réduire les flux Arès-Biganos*
- Une desserte efficiente de tous les territoires :
 - *Proposer des arrêts de bus à moins de 500 m des pôles d'intérêt, d'activité, des quartiers, des zones commerciales, ...*
 - *Desserte de la gare de Marcheprime par les bus :*

Vos propositions d'amélioration ...

Page 1/4

- vers les communes du nord bassin (Andernos, Arès, Lège)
- vers l'avenue de Verdun à Lacanau de Mios pour aller vers le pôle Santé de la Teste de Buch-Arcachon
- Pour les lycéens d'Andernos : ligne toute l'année vers Le Porge et Lacanau et meilleure desserte (fréquences, horaires) du lycée
- arrêts hors circulation pour éviter les "petits bouchons",
- Des équipements et des services adaptés dans les pôles d'échanges et les carrefours de mobilité :
 - Nombre de places de stationnement (Voitures, vélos, motos, ...), stationnements sécurisés, équipements particuliers (WC, ...), stationnements couverts,
 - « garages à vélos couverts et sécurisés aux arrêts de bus et aires de covoiturage »
 - « L'aménagement de bus pour le transport des vélos »
- Le développement de nouvelles offres de transport en commun :
 - 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.

2 Vos propositions en faveur des modes actifs (Piétons, marche, ...) et de la vie locale

Les solutions envisagées pour les modes actifs (Piétons, marche, ...) et la vie locale pourraient être améliorées par :

- Un apaisement efficient de la circulation sur la RD3 et les centres de vie
 - Le développement des trottoirs sécurisés, la requalification des trottoirs existants : largeurs, continuité,
 - « inversion des priorités par rapport au tout-voiture pour laisser plus de place à d'autres modes »
 - Le développement des zones 30, zones de rencontre et des espaces partagés
 - limiter l'usage de la RD3 aux poids lourds
 - « logique d'entonnoir dans la chaîne logistique globale, avec des bases logistiques en entrée de bourgs pour répartir les livraisons plus finement avec des moyens vertueux »
- la RD3 devrait être réservée aux transports en commun
- la continuité des itinéraires cyclables et le développement de pistes cyclables en site propre :
 - une nouvelle piste cyclable Biganos-Marcheprime (RD650 et RD1250)
 - Piste cyclable jusqu'à Lubec (RD5e5)
 - Relier les pôles d'échanges secondaires (Scénarios 2 et 3) entre eux également avec des pistes cyclables
- La prise en compte de l'accessibilité des pistes cyclables : « Qu'il y ait des pistes cyclables c'est bien à condition qu'elles soient proches et accessibles »
 - Etablir des raccordements sécurisés entre les centre-villes et la piste cyclable existante (RD3), Mios, ...
 - « Une signalétique pour la piste cyclable 802 »
- Des offres de service et des aménagements adaptés à tous les publics (Lycéens, Collégiens, ...) :
 - Offres de service : Création de stations de vélos en libre accès, véhicules à assistance électrique en location (vélo, skate, trottinette),
 - Prévision d'emplacements sécurisés pour le stationnement des vélos et skates (Pôles d'échanges, établissements scolaires, commerces, écoles, lieux de vie, etc. : abris vélos sécurisés, casiers consignés, arceaux, ...
 - Eclairage des cheminements
- « aide financière à l'achat de VAE »

3 Vos propositions concernant les modes de déplacements motorisés et la voiture

Les solutions envisagées pour les déplacements en voiture pourraient être améliorées par :

- La création de liaisons complémentaires :
 - *Liaison entre la RD1250 (Canauley) et l'A660 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*
- La suppression de liaisons inutiles :
 - *Schunt du carrefour de Blagon jugé inutile car il n'y a pas d'embouteillage à cet endroit à Blagon*
- Equipements complémentaires :
 - *Equiper 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.*
 - *Scénario 2 : création d'un parking le long de la RD5E5 avec un système de navettes à partir de ce parking.*
 - *RD3E10 à élargir car trop étroite et avec problématiques de sécurité,*
 - *Mettre en place des ronds-points à Pointe Émile RD5e5/RD5 et au croisement de la RD3E10/RD5.*
- Le développement des solutions de covoiturage :
 - *Lycéens, collégiens : Mettre en place 1 réseau de covoiturage entre élèves*
- rendre payante l'entrée sur la presqu'île du Cap Ferret

4 Vos attentes particulières

Le projet de déplacements durables pourrait être amélioré en respectant les conditions de mise en œuvre suivantes :

- Infrastructures routières et lotissements, hameaux, ... :
 - *Commune de Lanton : tenir compte des riverains du golf et du lotissement de Mouchon ;*
 - *Commune d'Audenge : Contourner / éviter Lubec ;*
- Adapter l'aménagement de l'espace public aux nouveaux modes de déplacement :
 - *« certains moyens de se déplacer ne sont plus vraiment des voitures et pas non plus totalement des 2 roues classiques. Par exemple : fauteuils roulant électriques qui empruntent la piste cyclable ou les trottoirs et parfois les routes ! les voiturettes sans permis qui roulent moins vite, les vélos électriques qui roulent plus vite que les vélos, certains sont plus gros avec des remorques, des tricycles adultes plus larges...autres moyens de circuler, patinettes, rollers, les mono roues électriques »*
 - *« Créer un système sécurisé et efficace pour l'auto stop, mais aussi le moto stop et autre véhicules pouvant transporter de 1 à plusieurs personnes »*
 - *« Créer et sécuriser les accès transversaux perpendiculaires à la RD3 et à la piste cyclable pour les piétons, vélos et autres véhicules lents et ces fameux « autres » utilisateurs non répertoriés ! »*
- Urbanisation
 - *Limiter l'expansion de l'urbanisation sur la RD3*

- *mise en cohérence entre les autorisations de construire et l'intensification des transports en commun et la protection/sécurité des piétons*
- Milieux naturels :
 - *Comment associer les acteurs de l'environnement aux études et évaluations liés aux incidences sur les milieux naturels ?*
 - *« éviter au maximum les zones naturelles sensibles, demander aux organismes spécialisés dans l'environnement de recenser les espèces faune et flore et les déplacer si besoin avant les travaux (il est possible de déplacer des nids), compenser des zones touchées par les travaux en recréant des zones humides dans d'autres secteurs, créer des zones sauvages avec des espèces mélangées d'essences d'arbres, créer des couloirs de passage pour les animaux gros et petits comme l'on peut voir sur ou sous les autoroutes, éviter les nuisances sonores pour les humains et les animaux, éviter la lumière vers le ciel pour les éclairages et favoriser les lampadaires solaires avec lumière dirigée vers le sol pour éviter la pollution lumineuse. Recréer des zones avec du bois mort et constructions qui permettent de s'abriter de nicher (oiseaux, chauves-souris, insectes...). »*
 - *« prévoir des passages à faune si transformation piste forestière en route »*

8.5 ANNEXE 5 : BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE RENDU PAR LA GARANTE LE 30 JUILLET 2018



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**

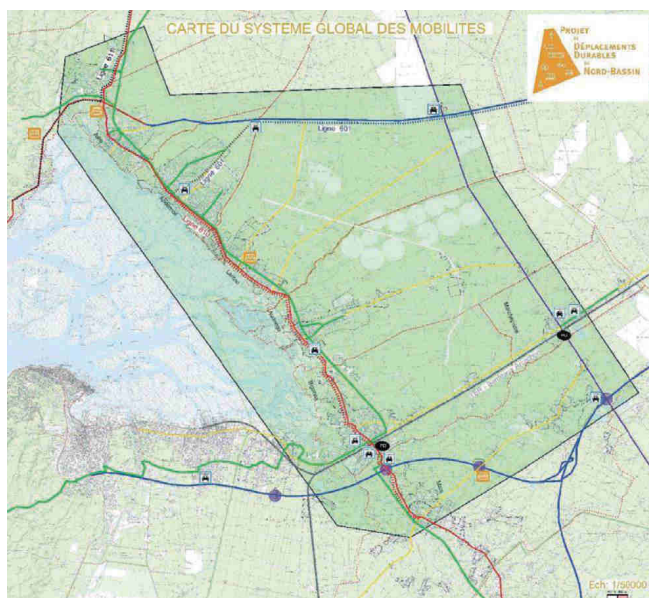
Le projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon est porté par le Conseil Départemental de la Gironde présidé par M. Gleyze. La concertation est menée sur 8 communes du nord bassin : Lège-Cap ferret, Arès, Andernos, Lanton, Audenge, Biganos, Marcheprime et Mios, correspondant à l'entité juridique 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 :

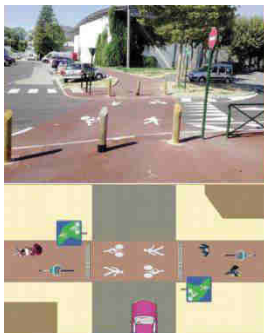
- la mise en œuvre de plans de mobilité autour des pôles générateurs de déplacements (établissements scolaires, zones d'activité, établissements administratifs, etc.);
- la création d'une plateforme d'information mobilité et la mise en place d'une politique de sensibilisation et de communication autour 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,



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



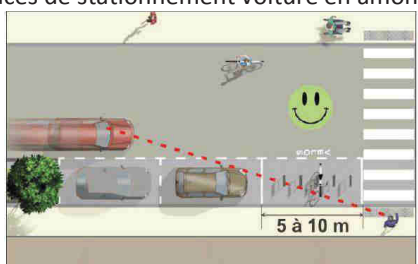
- réalisation de marquages (pictogrammes vélos et piétons) au niveau des traversées de voies vertes et de pistes cyclables,



- 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.

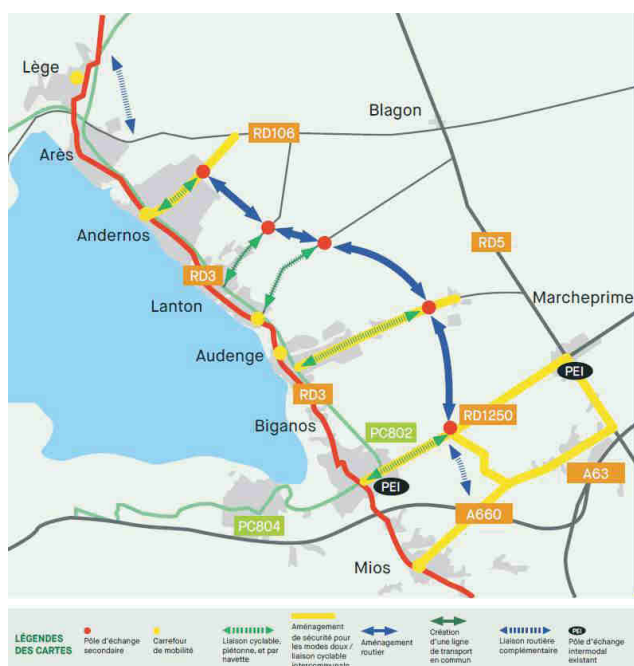
B- Scénario 1

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).



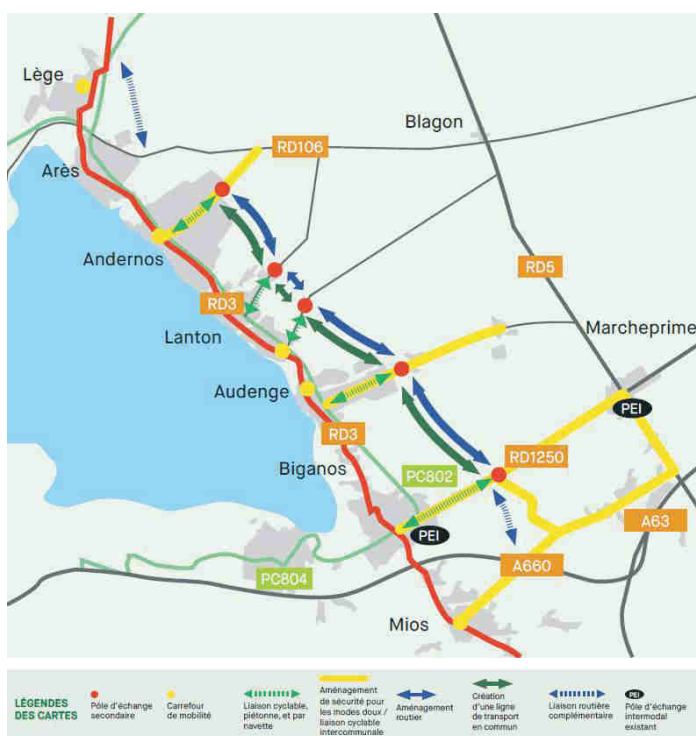
C- Scénario 2

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 ENVISAGÉE :

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 prescrite 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 Gleize, 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

9

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 participative 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 Gleize 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-décideurs 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 : 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

Dés 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, RNA 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 (NRA, 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

15

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](http://www.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 enceintes, (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 défailante 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 généré.

- *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

19

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 papiers 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 souhaitent 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 efficace 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

CHARTRE 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 scénarii 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 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.

21/05/2018 15:48

Page 3

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 atelier 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 »*

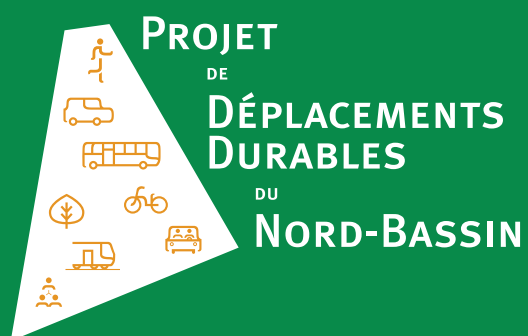
Fonction :

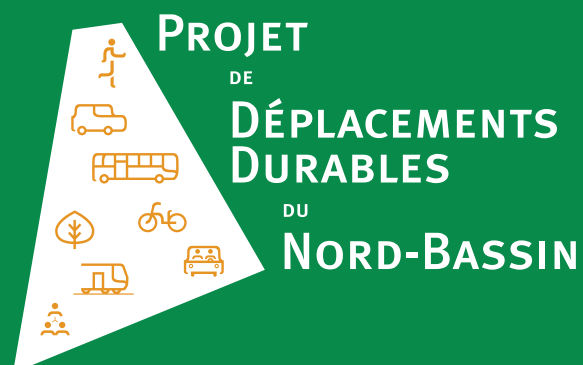
21/05/2018 15:48

Page 6



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





BILAN DE LA CONCERTATION
SUR LE PROJET DE DÉPLACEMENTS DURABLES
DU NORD BASSIN D'ARCACHON

www.gironde.fr/projet-de-deplacements-durables-du-nord-bassin



CONTACT :

HÉLÈNE SARRIQUET,
garante de la concertation

helene.sarriquet@garant-cndp.fr