



Compte Rendu – Groupe Communal Lanton : Mardi 26 mars 2019

1. Contexte et objectif de la réunion

- **Contexte de la réunion** : Deuxième session du Groupe Communal de Lanton, organisée dans le cadre de la concertation continue sur le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon (PDDNB)
- **Date, heure, lieu** : Mardi 26 mars 2019, 18h à 20h, Centre d'Animation de Lanton
- **Objectifs** :
 - Poursuivre le travail initié en février avec le groupe communal de Lanton
 - Réfléchir, pour les couloirs envisagés suite à la concertation préalable et aux premiers ateliers des groupes communaux, aux aménagements, éléments et solutions techniques qui pourraient faciliter l'acceptabilité du projet (aménagement des carrefours et pôles d'échange, aménagements de la section courante et des radiales, traitement des franchissements hydrauliques, etc)
- **Modalités d'encadrement de la réunion** :
 - Réunion animée par Lucile MOAL et Katarzyna CZORA de Neorama, assistant à maîtrise d'ouvrage du Département de la Gironde
 - Présence de l'équipe projet : Alain LEDUC, Chef de projet PDDNB, Clémence OLLIVIER et Florent GESTIN, Conseil Départemental de la Gironde

2. Participants

21 personnes ont signé la liste d'émargement :

A - Maitres d'ouvrages

- AURIENTIS Béatrice, Éluë, Mairie de Lanton
- BOISSEAU Christine, Éluë déléguée au handicap, Mairie de Lanton
- BOUCHEIX Éric, Chargé de mission, Mairie de Lanton
- DELATTRE François, Éluë, Mairie de Lanton
- GLAENTZLIN Gérard, Élu, Mairie de Lanton
- LARRUE Marie, Maire de Lanton
- STEPHEN Jacques, Responsable Service Forêt, Mairie de Lanton

B - Milieux forestiers

- POUHEY Francis, Président Syndicat de Chasse Lanton

D – Riverains et usagers de la RD3

○

E – Acteurs économiques

○

F – Secours sécurité

- DUROU Éric, Police Municipale
- MONCHAUX Didier, DFCI Lanton
- PHAM Laurent, SDIS 33

G – Associations locales

- BOVIO Michel, Président Bétey Environnement
- COHADON-BRIEFF Michèle, Présidente du Comité de Village de Cassy
- CROCHARD Lionel, Les Riverains du golf de Mouchon
- DUTROP Michel, Bétey Environnement
- GAY Jean-Luc, Cassy Village Nature
- LE MOAL Nicole, Les Riverains du golf de Mouchon
- PELLE Dominique, Cassy Village Nature
- RATHIEUVILLE Jean, Les Riverains du golf de Mouchon
- RICQUIER Marie-Hélène, Bétey Environnement

3. Déroulé de la réunion

L'atelier s'est déroulé selon les 4 phases suivantes :

3.1 Présentation introductive

L'intégralité de la présentation introductive du Conseil Départemental de la Gironde et du cabinet Neorama est disponible sur la page internet du Département :

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

- Introduction : rappel du contexte général dans lequel se déroule l'organisation de ces ateliers préparatoires : préparation de la concertation publique programmée fin 2020,
- Rappel : présentation des scénarios débattus lors de la 1^e phase de concertation
- Présentation des couloirs envisagés suite à la concertation préalable et aux ateliers communaux
- Temps de questions / réponses
- Présentation des objectifs du travail en tables rondes et des 5 thématiques à aborder (aménagement des pôles d'échange et des carrefours / définition de la section courante des radiales / définition de la section courante / définition de la section courante vis-à-vis de la ligne RTE / traitement des franchissements hydrauliques)

3.2 Temps de questions / réponses

- **Michel DUTROP, Bétey Environnement.** « Je suis représentant de l'association Bétey Environnement et je reviens sur vos propos au sujet de cette concertation qui aurait abouti à la solution de deux routes. Les choses ne sont pas encore réglées puisque certains, parlent du transport en commun en site propre. Singulièrement, la concertation porte uniquement sur la route. Je n'ai pas été invité à cette concertation qui, paraît-il, existerait selon vos propos sur le fait que l'on parlerait aussi de transport en commun en site propre. Je relis ce qui est dans vos propos ici : « Au sein des engagements pris par le maître d'ouvrage, il n'a pas été mis en valeur une solution de transport en commun en site propre ». C'est un euphémisme et cela veut dire que, purement et simplement, on l'élimine. Je continue à penser que nous ne sommes pas sur les

bons rails et j'aimerais que vous puissiez écouter la déclaration que nous avons préparée. Je vous en remercie. »

- ⇒ L'intégralité de la déclaration de Bétey Environnement se trouve en annexe n°1 du présent compte-rendu.
- **Un participant pose une question sur la méthode de travail de la séance**, en demandant si les participants doivent réfléchir sur l'ensemble des communes ou seulement sur le secteur de Lanton.
 - ⇒ **Alain LEDUC** répond que l'atelier concerne en particulier le territoire de Lanton, puisque le même exercice est réalisé dans les 8 communes du Nord-Bassin. Il rappelle que l'objectif de cet atelier n'est pas de réaliser une analyse comparative des scénarios mais de réfléchir sur certains principes d'aménagement.
 - ⇒ **Le participant répond** que les aménagements risquent d'être très différents selon les scénarios.
 - ⇒ **Alain LEDUC** : « Oui, bien sûr. C'est pour cela que l'on vous propose de réfléchir aux principes d'aménagement en fonction du scénario. ».
- **Un participant souligne** : « Nous sommes plusieurs à être sensibilisés sur un éventuel couloir qui passerait derrière le golf. La table dira ce qu'elle voudra, mais moi, je ne vais pas discuter d'aménagements sur une portion que je ne souhaite pas. Sommes-nous d'accord ? »
 - ⇒ **Alain LEDUC** : « Juste une réaction par rapport à ce que vous venez de dire. Vous avez la possibilité d'adopter 2 postures. La première consiste à ne pas examiner les solutions avec lesquelles on n'est pas d'accord à l'image des personnes qui étaient là tout à l'heure, qui ont fait un communiqué et qui sont parties avant la fin de la séance. L'autre consiste plutôt à examiner les conditions qui rendraient plus acceptables les solutions avec lesquelles vous n'êtes pas d'accord. C'est un des objectifs de ces ateliers ».

3.3 Travail en tables rondes – Méthodologie de travail

- Disposition des participants en format table ronde (3 tables de travail)
- Objectif : Réfléchir, pour les couloirs envisagés suite à la concertation préalable et aux premiers ateliers des groupes communaux (de janvier-février), aux aménagements, éléments et solutions techniques qui pourraient faciliter leur acceptabilité (aménagement des carrefours et pôles d'échange, aménagements de la section courante et des radiales, traitement des franchissements hydrauliques, etc)
- Méthode de travail : la réflexion autour de ces couloirs s'est structurée autour de 5 thématiques :
 - Aménagement des pôles d'échange et des carrefours (pour les voitures, transports en commun, 2 roues et piétons),
 - Aménagement des radiales (cheminements cyclables et piétonniers) et connexions avec les pôles d'échanges,
 - Aménagement de la section courante (pour une meilleure intégration avec les milieux humains : aménagements paysagers, protections sonores, ...),
 - Aménagement de la section courante en présence d'une ligne RTE (+ accès massifs forestiers),
 - Traitement des franchissements hydrauliques (volet milieux naturels)
- Supports de travail :

- Carte avec fond orthophotoplan centré sur la commune de Lanton avec pré-identification des couloirs envisagés suite à la concertation préalable et aux groupes communaux (de janvier-février).
- Carte avec fond orthophotoplan reportant l'ensemble des enjeux identifiés préalablement par les participants des groupes communaux lors de la première session (janvier-février 2019).
- Planches au format A3 pour l'illustration des 5 thématiques
- Format d'animation :
 - 2 animateurs du cabinet Neorama
 - Présence d'Alain LEDUC, de Clémence OLLIVIER et de Florent GESTIN du Conseil Départemental de la Gironde afin d'apporter, au besoin, des éclairages techniques sollicités par les participants.

3.4 Synthèse du temps de travail en groupe

L'atelier s'est achevé par une synthèse table par table du travail réalisé.

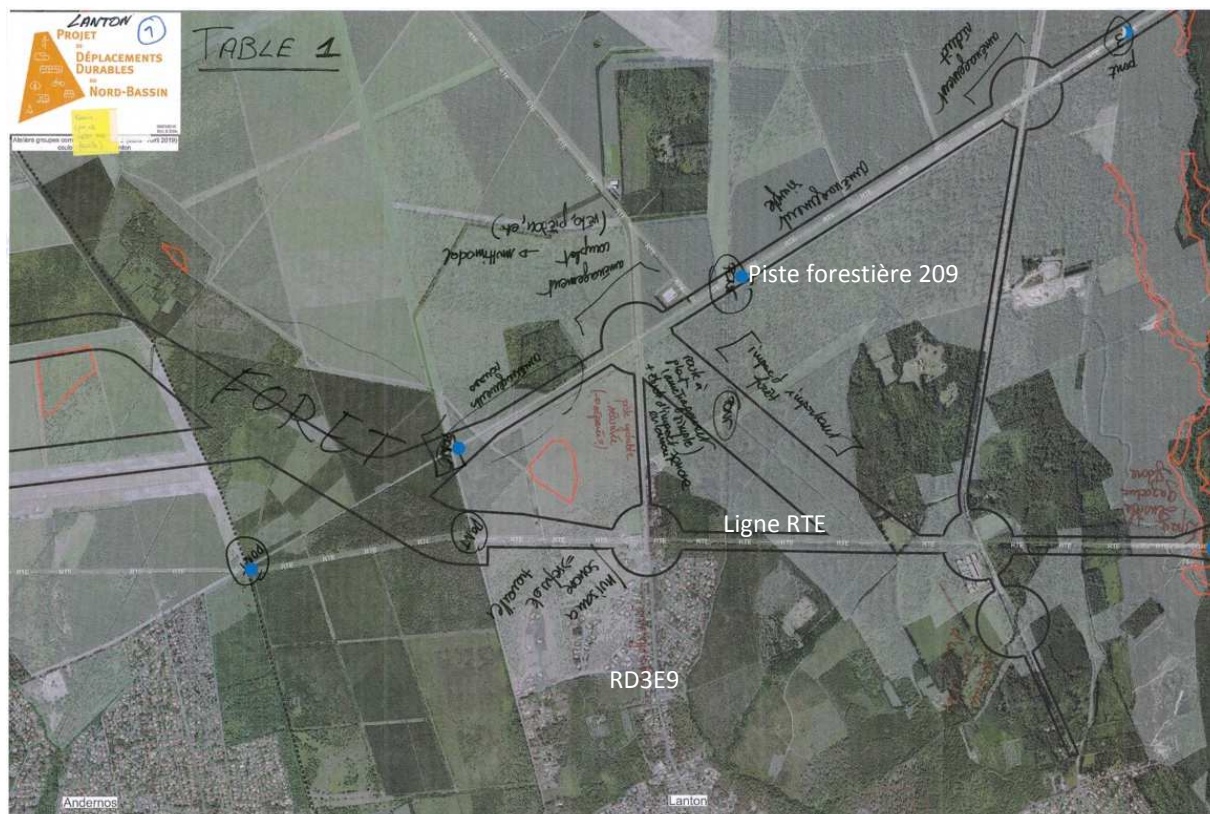
4. Compte-rendu du travail en table ronde (Synthèse table par table)

4.1 Table n°1

Animateur : Katarzyna CZORA, Neorama / Synthèse rapportée par un participant du groupe n°1

Thématique	Commentaires / Avis
<p>Commentaire liminaire</p>	<p>Le rapporteur maintient que le groupe n°1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ N'a pas souhaité travailler sur le couloir lié à la ligne RTE, cette emprise étant située à proximité d'une zone urbaine et pouvant être ainsi source de nuisances sonores. ○ A préféré focaliser son attention sur le couloir lié à la piste forestière n°209
<p>Thématique n°1 : Aménagement des pôles d'échange et des carrefours (pour les voitures, transports en commun, 2 roues et piétons)</p>	<p>Les participants préconisent :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Un aménagement complet multimodal (vélo, piéton) pour l'intersection RD3 E9 / Piste forestière n°209. ○ Un aménagement réduit pour l'intersection Route de Blagon / Piste forestière. ○ Un aménagement multimodal connecté à une piste cyclable sécurisée, séparée de la voie routière, pour le giratoire situé derrière le golf (non indiqué sur la carte).
<p>Thématique n°2 : Aménagement des radiales (cheminements cyclables et piétonniers) et connexions avec les pôles d'échanges</p>	<p>Le groupe de travail propose l'insertion d'une piste cyclable communale sécurisée (avec une possible séparation de l'axe routier) sur la radiale jouxtant le carrefour RD3 E9 / Piste forestière.</p>
<p>Thématique n°3 : Aménagement de la section courante (pour une meilleure intégration avec les milieux humains : aménagements paysagers, protections sonores, ...)</p>	<p>Le groupe de travail souligne un besoin de différencier les aménagements de la section courante :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Un aménagement simple/réduit pour la portion entre l'intersection Route de Blagon / Piste forestière n°209 (secteur hors zone urbaine) ○ Des aménagements pour réduire les nuisances sonores aux abords des zones d'habitation. Est annoncée la nécessité de réaliser une étude d'impact sonore en amont <p>Les participants identifient, d'autre part, des secteurs pour lesquels il leur paraît peu envisageable de créer une infrastructure routière (portions de couloirs traversant des secteurs forestiers, indiqués sur la carte ci-après).</p>
<p>Thématique n°4 : Aménagement de la section courante en présence d'une ligne RTE (+ accès massifs forestiers)</p>	<p>Thématique non étudiée.</p>
<p>Thématique n°5 : Traitement des franchissements hydrauliques (volet milieux naturels)</p>	<p>Les participants symbolisent :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 4 points bleu sur la piste forestière n°209 où devront être étudiées des solutions de franchissement hydraulique et passage pour les animaux ○ 1 point sur le couloir Ligne RTE
<p>Autres commentaires</p>	<p>Au regard de la carte, les participants expriment un désaccord sur un secteur identifié comme zone forestière à la jonction</p>

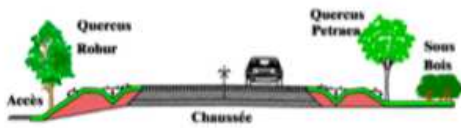
Thématique	Commentaires / Avis
	<p>avec la commune d'Andernos-les-Bains.</p> <p>« A priori, nous ne serions pas tout à fait d'accord. Certains d'entre nous disent qu'il n'y a plus de forêt mais des zones agricoles, et d'autres disent le contraire. Pour ma part, je doute fortement qu'il y ait de la forêt à cet endroit, ou alors je me trompe. »</p> <p>➔ Elément à vérifier et mettre à jour au besoin sur la carte avec fond orthophotoplan.</p>

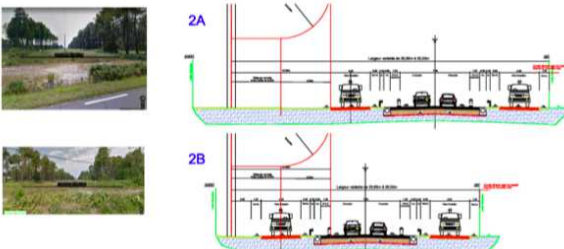



Support de travail de la table n°1

4.2 Table n°2

Appui du Conseil Départemental : Clémence OLLIVIER / Rapporteur : Eric DUROC, Police Municipale

Thématique	Commentaires / Avis
<p>Commentaire liminaire</p>	<p>Le rapporteur souligne que le groupe a travaillé sur les deux scénarios, bien qu'ait été exprimée « une sensibilité évidente, vis-à-vis du scénario « pistes forestières ».</p>
<p>Thématique n°1 : Aménagement des pôles d'échange et des carrefours (pour les voitures, transports en commun, 2 roues et piétons)</p>	<p>Les participants identifient en premier lieu un positionnement préférentiel pour un pôle d'échange : à l'intersection de la Route de Bordeaux avec la piste forestière n°209. « Ce carrefour est à privilégier car ce pôle d'échange fonctionne dans les deux scénarios ».</p> <p>Le groupe de travail souligne la possibilité d'un deuxième pôle d'échange aux abords de la ligne RTE (cf carte ci-après), en précisant « qu'il s'agit d'un positionnement potentiel mais non privilégié, avec une forte préférence pour le premier » cité ci-avant.</p>
<p>Thématique n°2 : Aménagement des radiales (cheminements cyclables et piétonniers) et connexions avec les pôles d'échanges</p>	<p>En termes de liaisons cyclables et piétonnes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Les participants relèvent l'existence d'une piste cyclable sur la RD3 qui se poursuit sur une section de la RD3 E9 et précisent qu'il serait intéressant de la prolonger en voie mixte afin de la connecter au futur tracé et au pôle d'échange. « Ce qui est intéressant, c'est de traverser le secteur urbanisé de manière sécurisée pour les piétons et les vélos afin de réaliser une connexion jusqu'au pôle d'échange ». ○ La création de trottoirs sécurisés n'est pas jugée nécessaire au niveau de cette radiale (RD3 E9).
<p>Thématique n°3 : Aménagement de la section courante (pour une meilleure intégration avec les milieux humains : aménagements paysagers, protections sonores, ...)</p>	<p>En termes d'aménagements paysagers, le groupe de travail préconise un aménagement de type 1/A (cf illustration de ci-dessous) avec des plantations de part et d'autre de la voie et une chaussée « normale » pour permettre d'observer le paysage de chaque côté.</p>  <p>Le diagramme illustre un aménagement paysager de type 1/A. Au centre, une chaussée est bordée par des plantations d'arbres, spécifiquement des Quercus Robur à gauche et des Quercus Petraea à droite. Des accès sont indiqués à l'extrémité de la chaussée, et des zones de 'Sous Bois' sont représentées à l'arrière-plan.</p>
<p>Thématique n°4 : Aménagement de la section courante en présence d'une ligne RTE (+ accès massifs forestiers)</p>	<p>Les participants soulignent la nécessité de prévoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Deux zones de désenclavement/de dégagement le long de la ligne RTE afin que les dessertes puissent déboucher sur la future voie de contournement. ○ Des portails frangibles sur les pistes forestières afin que les véhicules incendie puissent pénétrer dans le massif depuis la voie. <p>« Nous n'avons pas besoin de routes parallèles pour faire la desserte mais il faudra tout de même prévoir des remontées fermées comme sur les voies rapides pour pouvoir pénétrer sur</p>

Thématique	Commentaires / Avis
	<p>le massif ».</p> <p>En termes de profil, les participants ont travaillé autour des exemples 2A et 2B (cf illustration ci-dessous).</p> 
<p>Thématique n°5 : Traitement des franchissements hydrauliques (volet milieux naturels)</p>	<ul style="list-style-type: none"> o Les participants ont matérialisé sur la carte de travail la nécessité de réaliser plusieurs ouvrages de franchissement de ruisseaux (cf points bleus sur la carte ci-après). o Concernant le type de franchissement, le groupe a préconisé un ouvrage classique, une passerelle (type 1 – cf vue ci-après) avec la possibilité pour les espèces de se déplacer sur les berges.  <p>1</p>
<p>Autres commentaires</p>	<p>Le groupe de travail regrette l'absence de représentation de la RD3 sur le support cartographique mobilisé pour l'atelier</p>



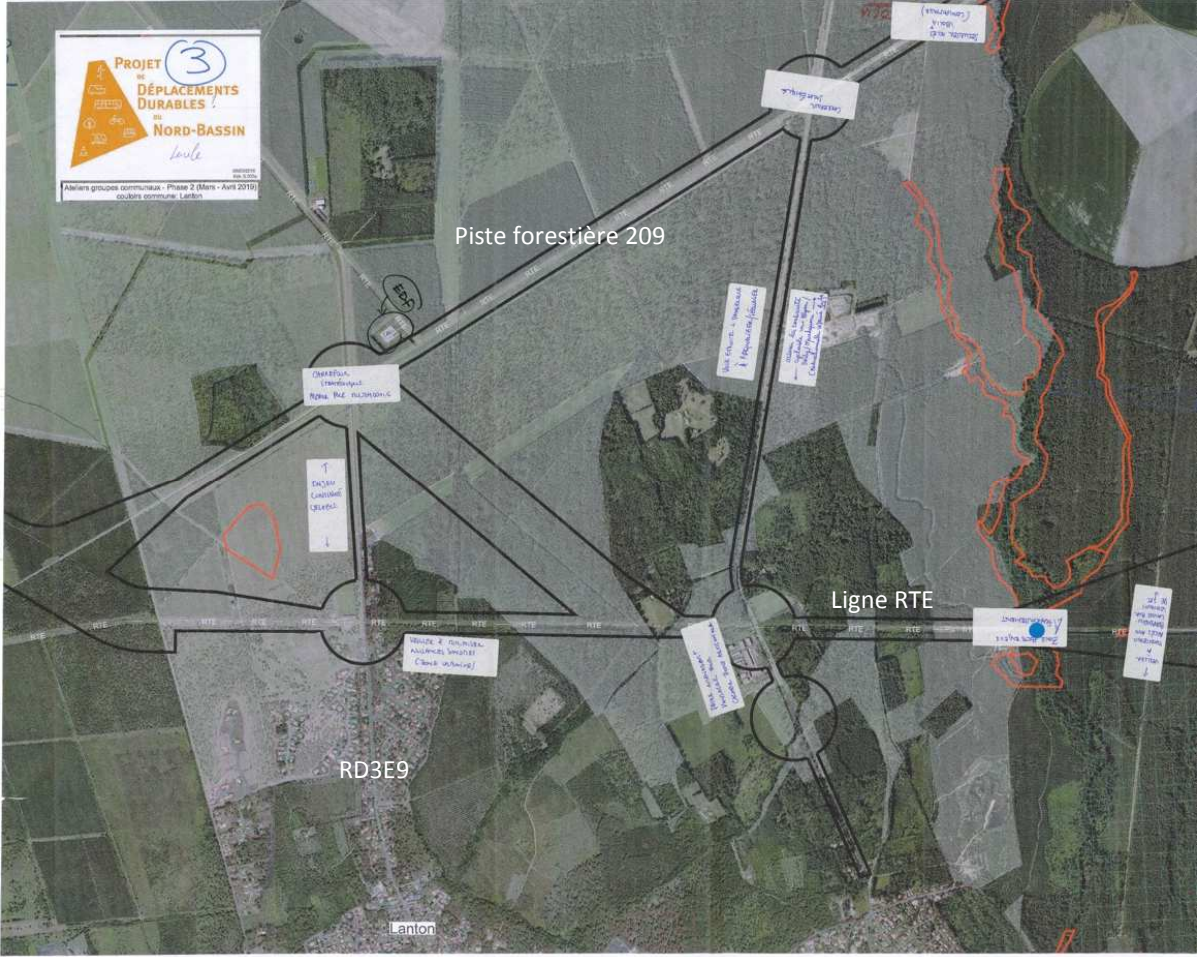
Support de travail de la table n°2

4.3 Table n°3

Animateur et rapporteur : Lucile MOAL, Neorama

Thématique	Commentaires / Avis
<p>Thématique n°1 : Aménagement des pôles d'échange et des carrefours (pour les voitures, transports en commun, 2 roues et piétons)</p>	<p>Les participants identifient deux carrefours perçus comme stratégiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Le carrefour RD3 E9 / Piste forestière, « qui fonctionne pour les 2 scénarios ». Sur ce point, le groupe de travail préconise l'aménagement d'un pôle d'échange complet (vélo, aire de covoiturage) et la connexion avec une piste cyclable sur la RD3 E9. ○ Le carrefour Route de Blagon / Piste forestière, qui constituerait une zone de dégagement vers Bordeaux et pour lequel il serait également intéressant d'envisager une plateforme multimodale.
<p>Thématique n°2 : Aménagement des radiales (cheminements cyclables et piétonniers) et connexions avec les pôles d'échanges</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ A l'image des groupes 1 et 2, les participants relèvent l'intérêt d'un aménagement et d'une continuité cyclable sur la RD3 E9 (voie bidirectionnelle séparée de l'axe routier). ○ Un aménagement similaire pourrait être envisagé, selon les participants, sur la radiale qui relie le couloir de la ligne RTE au carrefour Route de Blagon / Piste forestière n°209, et ce a minima jusqu'au pôle d'échange. Certains d'entre eux proposent également de prolonger cette voie cyclable vers Blagon, Derly et Marcheprie. D'autres mettent cependant en doute la pertinence de cette proposition, au regard des distances importantes qui séparent le carrefour avec ces 3 communes. ○ En vue de la création d'une voie de contournement, le groupe de travail exprime la nécessité de réaménager et de sécuriser cette deuxième radiale qui est, à l'heure actuelle, une voie étroite et dangereuse.
<p>Thématique n°3 : Aménagement de la section courante (pour une meilleure intégration avec les milieux humains : aménagements paysagers, protections sonores, ...)</p>	<p>En termes d'aménagements paysagers, les participants insistent sur l'importance de préserver la continuité écologique et paysagère existante et d'éviter ainsi l'insertion d'éléments intrusifs.</p> <p>Deux aménagements particuliers sont cependant précisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ La nécessité de prévoir des mesures permettant d'atténuer les nuisances sonores aux abords des zones d'habitation. ○ Le besoin d'un aménagement paysager au niveau de la zone artisanale (dissimuler la zone avec des plantations et autres).
<p>Thématique n°4 : Aménagement de la section courante en présence d'une ligne RTE (+ accès massifs forestiers)</p>	<p>Au regard du couloir proposé au niveau de la ligne RTE :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Certains participants admettent les bénéfices de ce scénario en termes de coûts (« c'est le chemin le plus court donc le moins coûteux, je ne dis pas que je suis d'accord avec cette solution, c'est seulement un

Thématique	Commentaires / Avis
	<p>constat ») mais souligne son haut niveau d'impacts attendu sur les milieux naturels (« il faudra couper une bande importante, au moins 50 mètres !).</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Dans la perspective de ce scénario, le groupe de travail préconise fortement l'enfouissement de la ligne RTE, en ayant toutefois conscience des coûts de l'opération. <p>Un participant insiste, en outre, sur la nécessité :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ D'avoir conscience qu'une nouvelle percée dans le massif devra nécessairement inclure une perte supplémentaire d'empreinte forestière, induite par le travail de débroussaillage. ○ D'assurer l'accès aux axes perpendiculaires à la voie de contournement pour les véhicules de sécurité.
<p>Thématique n°5 : Traitement des franchissements hydrauliques (volet milieux naturels)</p>	<p>Les participants signalent d'importants enjeux écologiques liés aux cours d'eau présents sur ce territoire, notamment au niveau de la ligne RTE (coulée verte). Cependant, ils ne se prononcent pas sur une solution technique à envisager.</p>
<p>Autres commentaires</p>	<p>Certains participants soulignent la nécessité de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Sécuriser l'accès au centre de compostage qui se situe sur la route de Blagon (flux de semi-remorques qui entrent de la matière verte et qui ressortent du compost). ○ Sécuriser l'accès commerçant de la ferme agricole (vente de produits fermiers). <p>Sur ce point, certains précisent qu'il s'agit d'une propriété privée et d'autres assurent qu'il s'agit d'un terrain communal et que la création d'une voie de contournement induira une intensification des flux et le besoin de sécuriser ces accès.</p>



Support de travail de la table n°3



Bétey Environnement

Association loi 1901 depuis 1998

126 boulevard de la République - 33510 Andernos-les-Bains

LETTRE OUVERTE AU DÉPARTEMENT

Quel « Projet de Déplacements Durables Nord Bassin » ? Un cheminement tortueux qui mène à une route imposée !

En 2018, la concertation préalable a été organisée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), mais les conclusions qu'en tire aujourd'hui le Département sont contestables car en contradiction avec celles de la CNDP en ce qu'elles restent sourdes à la légitime demande de réfléchir positivement à la réalisation d'un transport en commun en site propre, seule réponse durable à nos yeux au besoin de déplacements réguliers et apaisés pour la conurbation du Nord Bassin.

- ✦ Et pourtant **une page entière du compte-rendu de la réunion du 29 juin 2018, clôture de cette concertation préalable, reprend toutes les propositions en faveur de transports collectifs.**
- ✦ Et pourtant, dans la brochure d'information de janvier 2019 (page 4), les « Enseignements tirés de la concertation » énumèrent :

- « Un consensus sur la nécessité de développer des transports en commun mais des questions sur leur forme et les modalités de mise en œuvre »

Alors, qu'attendons-nous pour travailler sur ces questions et sur ces modalités ?

- « Des inquiétudes concernant un projet routier et ses impacts éventuels »

Alors là, les inquiétudes n'inquièteraient-elles plus ?

- « Une implication nécessaire des différentes collectivités »

D'accord. Mais où voit-on l'implication de la Coban, qui doit être le véritable moteur de la réflexion puisque les transports collectifs relèvent directement de sa compétence ? En fait, les collectivités locales semblent commodément se décharger du problème sur le Département, oubliant que ce dernier n'a pour seule compétence que la route pour répondre aux questions de déplacements.

- ✦ Et plus loin (page 5) :

- « Au regard de la concertation, les collectivités associées à la démarche :

- confirment leur volonté de faire évoluer le système des mobilités actuel vers un système qui favorise les modes alternatifs à la voiture et de poursuivre l'apaisement de la circulation sur la RD3 et dans les centres-bourgs.

Fort bien. Hélas, l'alinéa suivant entre en totale contradiction avec cette démarche puisqu'elles :

- valident l'opportunité de poursuivre le projet de Déplacements Durables du Nord Bassin sur la base des scénarios 2 et 3 ».

Il s'agirait donc de créer une route rétro-littorale pour que l'on se déplace moins en voiture ? On se moque du monde !

Nous avons eu une réponse à notre contestation totale du projet routier, elle tient en peu de mots : « Ouf un transport collectif en site propre peut être la solution, mais le moment n'est pas venu d'en décider »

C'est d'un cynisme absolu, un moyen durable de ne pas agir dans le bon sens. Que signifie d'ailleurs, pour les décideurs, la notion de déplacements durables ? Durable, l'utilisation accrue de la voiture individuelle ? Durable, l'absence de transports collectifs, cohérents, non polluants, au service de tous ? Durables, l'imperméabilisation des sols, la destruction d'une centaine d'hectares d'espaces agricoles ou forestiers, de la biodiversité, de précieuses zones humides, du drainage naturel des eaux pluviales ? Durable, l'attrait du Bassin d'Arcachon si on persiste à multiplier routes et bretelles, coupes forestières, lotissements, centres commerciaux ?

Nous pensons que le Bassin d'Arcachon mérite d'être mieux traité qu'une simple banlieue de métropole !

12 mars 2019