

	<p>Ateliers groupes communaux (Phase 2 – Mars - Avril 2019)</p> <p>Andernos</p> <p>27 mars 2019</p>	
---	---	---

Compte Rendu – Groupe Communal **Andernos** : Mercredi 27 mars 2019

1. Contexte et objectif de la réunion

- **Contexte de la réunion** : Deuxième session du Groupe Communal d'Andernos, organisée dans le cadre de la concertation continue sur le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon (PDDNB)
- **Date, heure, lieu** : Mercredi 27 mars 2019, 18h à 20h, Salle de réunion du Domaine des Colonies, Andernos
- **Objectifs** :
 - Poursuivre le travail initié en février avec le groupe communal d'Andernos
 - Réfléchir, pour les couloirs envisagés, 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)
- **Modalités d'encadrement de la réunion** :
 - Réunion animée par Lucile MOAL et Julie JAFFRE de Neorama, assistant à maîtrise d'ouvrage du Département de la Gironde
 - Présence de l'équipe projet : Alain LEDUC, Chef de projet PDDNB et Florent GESTIN, Conseil Départemental de la Gironde

2. Participants

13 personnes ont signé la liste d'émargement :

A - Maitres d'ouvrages

- BAZINGETTE Vincent, Urbanisme, Mairie d'Andernos
- DUCAMIN Jean-Marie, Adjoint Urbanisme, Mairie d'Andernos
- MERAND Rodolphe, Directeur Général des Services, Mairie d'Andernos
- ROSAZZA Jean-Yves, Mairie d'Andernos

B - Milieux forestiers

- ALBERT Jean-Claude, Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest

C – Propriétaires fonciers, quartiers proches, agriculteurs, exploitants

- VIDEAU Alain, ACCA FDC 33

D – Riverains et usagers de la RD3

- ESCUER Michel, habitant d'Andernos

E – Acteurs économiques

- FAVREAU Cathy, Office de Tourisme d'Andernos

F – Secours sécurité

- MONCHAUX Didier, DFCI Lanton

G – Associations locales

- BOVIO Michel, Président Bétey Environnement
- DUTROP Michel, Bétey Environnement
- PEREY Bernard, Bétey Environnement
- RICQUIER Marie-Hélène, Bétey Environnement

3. Déroulé de la réunion

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

3.1 Présentation introductory

L'intégralité de la présentation introductory 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 de 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, secrétaire de l'association Bétey Environnement.** Nous souhaitons faire une intervention au titre de l'association Bétey Environnement dont je suis le secrétaire. Le président prendra la parole ensuite. Bétey Environnement s'intéresse principalement aux ruisseaux du Nord Bassin pour leur mise en valeur et leur protection, bien-sûr, du point de vue de l'environnement. Ce projet présente, par rapport à notre association, un intérêt évident puisqu'il s'agit d'aller toucher aux bassins versants d'à peu près tous les ruisseaux du Nord Bassin. Par ailleurs, il est question de réoptimiser le positionnement des ruisseaux, que tout cela soit perturbé fortement. Nous sommes de ceux qui pensons qu'au regard des trois phases classiques des projets qui respectent l'environnement « éviter, réduire, compenser », vous avez largement sauté la phase « éviter » pour vous trouver déjà dans la phase « réduire ». C'est notre avis, je laisse maintenant la parole à notre président.

➤ **Michel BOVIO, président de Bétey Environnement.** Je me permets de vous lire ce plaidoyer que nous avons fait ensemble.

L'intégralité de la déclaration de Bétey Environnement se trouve en annexe du présent compte-rendu.

⇒ **Alain Leduc, Département de la Gironde.** Il nous est impossible, dans une séance comme celle d'aujourd'hui, de répondre à tous les points que vous énumérez. Ce n'est pas l'objet de la réunion. Concernant la notion « éviter, réduire, compenser » : je vous ai rappelé qu'aujourd'hui, nous n'avions arrêté aucun scénario. On commencera à parler de réduction dès lors qu'il y a un scénario arrêté ou privilégié. Nous pourrons alors également parler de compensation. Aujourd'hui nous sommes dans une phase d'analyse comparative de différentes solutions qui s'achèvera avec la concertation publique organisée fin 2020. Aujourd'hui nous sommes donc bien dans la phase « éviter ».

⇒ **Michel DUTROP.** Mais vous êtes déjà en train d'étudier la réduction sans avoir étudié l'évitement.

⇒ **Alain Leduc.** Pour pouvoir étudier l'évitement, il faut que nous ayons plusieurs scénarios afin de pouvoir les comparer et choisir « celui qui évite le plus ». Aujourd'hui, à travers tout le travail que l'on réalise et avec les études que nous allons lancer, nous allons analyser et comparer différents

scénarios, y compris des scénarios de transport en commun en site propre. Je vous confirme que nous sommes toujours aujourd’hui dans la séquence « éviter » et pas encore au stade des études de réduction voire, de compensation puisque nous n'avons toujours pas arrêté de solution.

- ⇒ **Michel DUTROP.** Mais dans quel cadre global vous placez cela ? Y a-t-il un SCOT qui permette d'étudier vraiment des transports sur l'ensemble du Nord Bassin ?
- ⇒ **Alain LEDUC.** J'ai répondu à votre question.

Michel DUTROP et Michel BOVIO quittent la salle.

- **Michel ESCUER, habitant d'Andernos.** Précisément, sur le rond-point de Querquillas, je souhaiterais savoir ce que l'on attend réellement d'un réaménagement parce que je vais souvent à Bordeaux, je prends le bus 601 de façon très régulière. Je m'aperçois que sur ce rond-point qui a été réaménagé, le nombre de voitures qui y stationnent est vraiment très faible et n'évolue pas. Je vous pose la question : est-ce que, sur cet aspect, on peut faire quelque chose de différent et si oui, est-ce que cela va donner un résultat ? Puisqu'on a déjà fait un rond-point à Querquillas qui ne donne rien en termes de covoiturage. L'autobus, bien souvent, ne s'y arrête même pas. Je vous pose donc une question simple : qu'est-ce que vous voulez faire pour ce type de rond-point ?
- ⇒ **Alain LEDUC.** C'est justement un des sujets que l'on vous propose aujourd'hui. L'exemple de l'aménagement de Querquillas peut vous permettre d'évaluer l'intérêt de la création d'un nouveau pôle d'échange et son niveau d'équipement en fonction par exemple de sa position, distance, aux centres de vie et aux centres urbains.
- ⇒ **Michel ESCUER.** Il n'y a pas que cela. Il y a effectivement la question des aménagements locaux à Andernos, mais il est également important de s'interroger sur l'efficacité des transports en commun que les gens vont prendre. Est-ce que je suis capable, avec les transports en commun, d'atteindre Bordeaux facilement ? La réponse est non. Très clairement, le bus est dans la circulation bordelaise. S'il n'y a pas, sur ce point, un aménagement particulier, une volonté globale sur le Département et sur la Communauté Urbaine de Bordeaux, de faire que la circulation soit aménagée, cela ne sert à rien. Les gens ne prendront pas le transport en commun parce qu'il est inefficace, il ne porte pas ses fruits. Je suis utilisateur donc je vous le dis par expérience.
- ⇒ **Alain LEDUC.** Nous avons déjà évoqué ce sujet pour les communes du nord de la COBAN. La solution qui existe aujourd'hui est la ligne 601 et nous savons très bien qu'il faut environ deux heures pour rentrer dans Bordeaux, mais ce n'est pas au niveau de la COBAN que nous allons réussir à résoudre tous les problèmes d'accessibilité à la Métropole de Bordeaux. Par contre, à l'échelle de la COBAN, vous avez tout de même une solution extrêmement performante : la ligne TER qui se situe côté sud. L'idée est de vous sensibiliser sur le fait que dès lors que les gares de Marcheprime et de Biganos deviennent accessibles, la Métropole de Bordeaux devient également accessible. Si l'on considère que depuis Marcheprime, nous sommes à 20-25 minutes de Bordeaux, et que vous êtes capables d'aller à Marcheprime en 20-25 minutes, vous êtes à moins d'une heure du centre de Bordeaux. Ce type de solution fait partie des options envisagées dans le PDDNB.
- **Vincent BAZINGETTE, chargé d'urbanisme, Mairie d'Andernos.** A propos de Querquillas : c'est une aire qui est jeune, et il faut laisser le temps aux gens de se l'approprier. C'est vrai qu'aujourd'hui, elle est moyennement utilisée, je serais plus nuancé que vous. Par contre, ce que l'on peut constater, c'est que la quasi-totalité des autres aires de covoiturage de la COBAN sont saturées. Pour ne parler que de celle de Marcheprime, de Biganos, etc. Cela veut dire qu'il y a tout de même un engouement pour cette pratique, les gens sont prêts à covoiturer. Il n'y aucune raison que cette aire de Querquillas ne soit, à terme, pas plus utilisée, étant donné que le covoiturage est de plus en plus développé. Ceci dit, je partage tout à fait votre avis sur l'efficacité de la ligne 601, mais il n'empêche qu'elle est très fréquentée aujourd'hui, ce qui prouve qu'il y a aussi une demande derrière. Sur vos pôles d'échanges, je vois qu'il y a des bus. Je voudrais comprendre : cela signifie que vous envisagez le passage d'un transport en commun sur la voie de contournement ?

- ⇒ **Florent GESTIN, Département de la Gironde.** Cela fait partie des possibilités, des scénarios.
- **Michel ESCUER, habitant d'Andernos.** Rappelez-moi, la voie de contournement à laquelle vous faites allusion, de quoi s'agit-il ?
- ⇒ **Florent GESTIN, Département de la Gironde.** Disons qu'elle n'existe pas encore, mais les couloirs qui sont identifiés ici avec l'emprise qui apparait en noir font partie des différents couloirs sur lesquels cette voie de contournement pourrait être aménagée.
- **Vincent BAZINGETTE, chargé d'urbanisme, Mairie d'Andernos.** Je m'excuse là encore, mais j'ai du mal à envisager de travailler sur un aménagement d'une voie lorsqu'on ne sait pas par où elle passe. Dès que nous aurons décidé du tracé, nous pourrons mener une réflexion sur ces aspects, mais décider de ces éléments aujourd'hui, pardonnez-moi mais je suis incapable de le faire.
- ⇒ **Florent GESTIN, Département de la Gironde.** Je n'ai pas forcément été très clair. Nous avons dit que le tracé de la voie de contournement n'était pas arrêté. L'atelier n°1 nous a permis d'identifier des enjeux et sur cette base, certains couloirs d'étude ont été identifiés. Même si nous ne connaissons pas encore le tracé, l'objectif est de réfléchir aux aménagements à l'intérieur de ces couloirs qui apparaissent en noir. L'idée n'est pas de se positionner sur un tracé mais plutôt d'imaginer les dispositifs et aménagements que nous aimerions voir se mettre en place suivant le secteur.
- ⇒ **Vincent BAZINGETTE.** Pardonnez-moi, mais ce n'est pas la question. La question est plutôt de savoir quel est le meilleur endroit pour faire passer la voie. La première chose à décider est par où passera cette voie et ensuite, nous déciderons de ce que l'on y met. Mais on ne va pas décider de l'endroit où elle doit passer en fonction des aménagements. J'ai l'impression qu'on prend un peu le problème à l'envers. Pardonnez-moi Monsieur Leduc, mais je ne comprends pas la démarche.
- ⇒ **Jean-Yves ROSAZZA, Maire d'Andernos.** Si vous voulez, je pense que le fait de nous demander de réfléchir sur ces aspects nous conduit déjà à entériner le fait que, de toutes manières, c'est tel ou tel tracé qui sera choisi, et pour ma part, cela ne me plaît pas. C'est-à-dire que le fait d'être dans le détail entérine presque par nature le fait que de toutes façons, c'est cela ou cela, et cette façon d'élaborer ne peut se concevoir comme ça.
- ⇒ **Michel ESCUER, habitant d'Andernos.** C'est ce que je ressens aussi, comme si le projet était déjà pré-établi.
- ⇒ **Alain LEDUC, Département de la Gironde.** Je m'excuse mais je suis obligé de réagir lorsque j'entends cela. Comme je l'ai rappelé précédemment, nous débutons une phase d'analyse comparative de différentes variantes qui permettront de faire évoluer le système des mobilités actuel. Le résultat de ce travail sera présenté lors d'une nouvelle phase de concertation publique programmée fin 2020. Aujourd'hui nous débutons cette phase de travail et nous l'abordons par une réflexion sur des principes d'aménagement qui concernent en particulier le volet routier. Les variantes qui seront soumises à l'analyse comparative intégreront des réponses pour le volet routier mais, également, pour les autres volets de la mobilité : transports en commun, 2 roues, marche, etc. Ces variantes ne sont pas construites. Elles le seront sur la base des bilans de la concertation qui s'est déroulée l'année dernière, sur la base des travaux réalisés en atelier comme aujourd'hui et sur la base d'expertises confiées à des bureaux d'études spécialisées. Donc, non, aujourd'hui il n'existe pas de projet déjà arrêté.
- ⇒ **Jean-Yves ROSAZZA.** Monsieur Leduc, de la même manière que vous venez de l'indiquer, nous avons dégagé l'idée de traversée la pointe nord d'Andernos de manière très rapide. Manifestement, de manière globale, cette voie de contournement est souhaitée. Je pense sincèrement que le travail que vous nous proposez de faire et que la méthode n'est pas bonne. Si c'est pour nous amener pédagogiquement vers une sorte de... que cela soit arrondi, consensuel... Nous sommes capables d'aller plus vite que cela. Il me semble qu'on peut aller vers des solutions partagées assez rapidement. Ce que nombre de gens veulent, et notamment un certain nombre d'administrés qui ne sont pas là ce soir, c'est que cette voie existe. Mais mettons les gens qui sont en situation de travailler à choisir rapidement où passera la voie.

- ⇒ **Julie JAFFRE, Neorama.** Après, pour choisir, il va aussi falloir réfléchir à tous ces aménagements puisque des études seront réalisées par la suite. L'objectif est de pouvoir regarder les aménagements potentiellement souhaitables pour alimenter la prise de décision.
- ⇒ **Vincent BAZINGETTE.** Je pense surtout qu'il y a d'autres décisions à prendre aujourd'hui que l'aménagement de la voie, à commencer par la définition du tracé. Et également d'autres décisions à prendre sur l'ensemble de la voie. Les zones d'échanges par exemple, est-ce que nous avons intérêt ou non à en réaliser. Vous parlez tout à l'heure du transport en commun : est-ce qu'il transitera sur la voie de contournement ou le cantonne-t-on à la RD3 ? Il faut trancher sur ces options parce que le reste en dépend. Je comprends votre démarche, mais j'ai l'impression que l'on travaille sur des détails alors qu'il y a des décisions et des options importantes qui ne sont pas prises en amont.
- ⇒ **Alain LEDUC.** Pour ce qui est des pôles d'échange, c'est la première thématique qui vous ait proposée, c'est l'objet de la réunion. Pour ce qui est des solutions de transport en commun, cela ne relève pas de la responsabilité du Département de la Gironde mais nous travaillons de manière coordonnée avec la COBAN. Pour autant, que les choses soient claires, on parle depuis de nombreuses années de voie de contournement, et nous avons déjà suffisamment d'exemples pour savoir qu'aujourd'hui, on ne peut plus faire aboutir ce type de projets. La seule possibilité de faire aboutir un projet comme celui-ci, c'est qu'il puisse participer à des enjeux plus globaux de mobilités. Pour cela, il faut qu'il y ait également des offres adaptées en termes de transport en commun, de réseau de pistes cyclables et de pôles d'échanges. C'est le fondement du PDDNB et le Département de la Gironde proposera fin 2020 une réponse globale qui fait évoluer l'ensemble du système de mobilité. Pour cela, il va financer des modélisations du système et des « dires d'expert » pour vérifier le bon fonctionnement de la variante qui sera privilégiée.
- ⇒ **Vincent BAZINGETTE.** Je suis d'accord avec vous et vous le savez bien car je défends toujours la même thèse depuis deux ans : on ne peut pas opposer cette voie de contournement à l'offre de transport en commun, cela ne se fera seulement si les deux éléments sont traités de manière conjointe. Voilà pourquoi je vous ai posé cette question sur les zones d'échange, le transport en commun. Je viens d'entendre cette question : « où est la COBAN ? », et ça aussi c'est agaçant. Encore une fois, depuis deux ans, je participe à toutes les réunions de la COBAN, du Département, du SYBARVAL, on parle tous de la même chose sauf que personne ne se parle. J'ai encore rarement vu une réunion où l'on va parler de deux choses en même temps : la voie de contournement et le transport en commun. Nous ne ferons pas un transport en commun efficace, viable et ponctuel sur la RD3 s'il n'y a pas de voie de contournement.
- ⇒ **Jean-Yves ROSAZZA.** Nous ne sommes même pas sûrs que le transport en commun doive passer sur la RD3. Tant que ce point n'est pas tranché, pourquoi aborder ces détails d'aménagement ? Et c'est vrai qu'on peut se poser la question. Sur la RD3, qui prendrait un transport en commun ? Rappelons-nous que nous ne sommes pas à Bordeaux ni en métropole. Quelqu'un qui habite Arès et qui va à Audenge ne prendra jamais le transport en commun. Les seules possibilités, ce serait les centralités de Biganos et d'Andernos qui, elles, pourraient créer de la possibilité d'arriver dans deux centres-villes identifiés mais pour le reste, la simplicité sera la voiture. A mon avis, ce n'est pas tout à fait faux de se dire que le transport en commun doit passer sur la nouvelle voie. J'ai du mal à parler d'autres choses tant que ces points ne seront pas tranchés.
- **Jean-Claude ALBERT, Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest.** Quelle est la largeur envisagée pour le couloir si on décide de suivre la ligne à haute tension ?
- ⇒ **Florent GESTIN, Département de la Gironde.** Cela fait justement partie des thématiques sur lesquelles on vous propose de réfléchir en tables rondes.

3.3 Travail en tables rondes - Méthodologie de travail

- Disposition des participants en format table ronde (2 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, aménagement 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'échange
 - Aménagement de la section courante en présence d'un 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 animaturs 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 présentation table par table d'une synthèse du travail réalisé.

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

4.1 Table n°1

Animation : Lucile MOAL, Neorama

Thématique	Commentaires / Avis
Thématique n°1 : Aménagement des pôles d'échange et carrefours	<p>Les participants relèvent l'intérêt stratégique du carrefour situé au nord de l'aérodrome (n°1 sur la carte ci-dessous) pour sa proximité avec la zone de développement économique et la zone d'aménagements sportifs, et la présence du casino.</p> <p>En termes d'aménagements, ils préconisent notamment des aménagements cyclables en cohérence avec le projet de piste cyclable sur la radiale perpendiculaire à ce carrefour.</p>
Thématique n°2 : Définition de la section courante des radiales	<p>Le groupe de travail n'envisage pas d'aménagements particuliers sur l'unique radiale du secteur (dénommée « route de Bordeaux » par les participants) mais souligne cependant la présence de platanes classés qu'il sera important de préserver.</p>
Thématique n°3 : Définition de la section courante	<p>Les participants insistent sur le fait qu'il est important de faire comprendre au public que la voie ne sera pas une infrastructure lourde (type autoroute) mais une voie « aimable » qui ressemble aux axes empruntés au quotidien par les riverains.</p> <p>En termes d'aménagement, il sera essentiel, selon eux, de ne pas créer de rupture avec la continuité paysagère et écologique (pas de nécessité de merlons et autres aménagements particulier en l'absence de zones d'habitation aux abords de la voie).</p>
Thématique n°4 : Définition de la section courante vis-à-vis de la ligne RTE	Thématique non traitée.
Thématique n°5 : Traitement des franchissements hydrauliques	Thématique non traitée.
Autres commentaires	<p>Outre les aménagements à envisager, un participant souligne le fait qu'il sera fondamental, pour la réussite du projet, de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Penser le transport en commun de manière coordonnée et globale ○ Mettre en œuvre une offre innovante, attractive et efficiente ○ Différencier le transport inter-communal existant sur la RD3 des modes permettant d'effectuer de plus grands déplacements afin de permettre le report modal (ex : liaisons vers les gares TER de Marcheprime et Biganos, vers les centralités) <p><i>Il faut du transport routier et du transport en commun mais on ne s'exonérera pas des deux solutions. Il faut vivre avec le constat qui</i></p>

Thématique	Commentaires / Avis
	<p><i>est fait : un transport en commun sur la RD3 ne sera pas employé. Il n'y a pas cette habitude ici ni la demande, il ne faut pas l'oublier.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Construire l'expansion urbaine à l'aide des outils réglementaires (ex : SCOT)



Support de travail de la table n°1

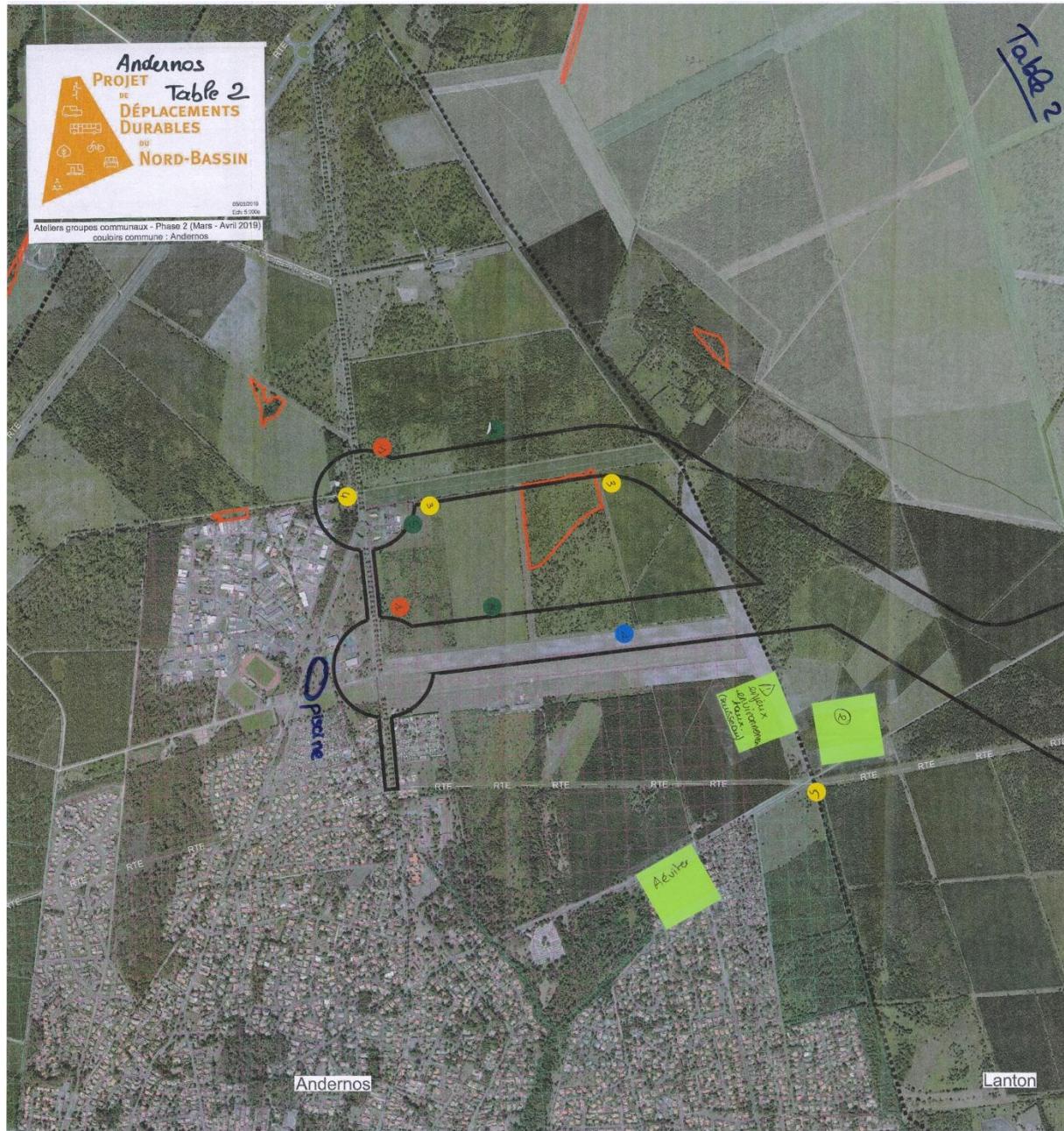
4.2 Table n°2

Animation : Julie JAFFRE, Neorama.

Thématique	Commentaires / Avis
------------	---------------------

Thématique	Commentaires / Avis
Thématique n°1 : Aménagement des pôles d'échange et carrefours	<p>A l'image du premier groupe, les participants soulignent l'intérêt stratégique du carrefour situé au nord de l'aérodrome pour la création d'un possible pôle d'échange. Ils précisent également qu'il sera important de prendre en compte le projet de rénovation de la piste cyclable (septembre 2019 - piste cyclable bidirectionnelle sur la radiale) afin d'envisager les aménagements nécessaires et pertinents au niveau du pôle d'échange.</p> <p>Le groupe de travail manifeste par ailleurs ses réticences quant à la localisation d'un pôle d'échange plus au sud de l'aérodrome (peu de surface disponible, emplacement peu stratégique).</p>
Thématique n°2 : Définition de la section courante des radiales	<p>Les participants émettent des avis divergents concernant les aménagements à réaliser au niveau de la radiale :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Certains d'entre eux estiment qu'il n'est pas nécessaire d'envisager un recalibrage et un réaménagement de la voie ○ Un participant évoque le fait qu'elle n'est peut-être pas tout à fait aux normes ○ D'autres soulignent le fait que les besoins d'aménagement dépendront des flux qui transiteront sur cette voie dans le cadre du projet ○ Est évoquée d'autre part la possible nécessité de sécuriser la voie (absence de bas-côtés et zones de dégagement qui peut représenter un danger) et d'adapter la limitation de vitesse sur le tronçon qui lie le lycée au pôle d'échange potentiel (70 km/h) <p>A l'instar du premier groupe, ils insistent également sur le besoin de protéger les platanes classés qui se trouvent sur cette voie.</p>
Thématique n°3 : Définition de la section courante	<p>Les participants soulignent que la section courante ne nécessitera pas d'aménagements conséquents de par l'état de la voie existante (voie déjà bitumée). Ils précisent cependant qu'il sera important :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ D'adapter la voie à son environnement au niveau de l'entrée de ville (est cependant mentionné qu'il ne faudra pas envisager de murs anti-bruit) ○ De ne pas rompre la continuité écologique en garantissant notamment le passage de la faune (petit gibier). Des équipements seront ainsi nécessaires pour protéger et guider cette faune. Les participants recommandent cependant de ne pas utiliser de grillages.

Thématique	Commentaires / Avis
	<p>En termes de tracé, certains participants manifestent leur désaccord quant à la connexion proposée depuis Lanton vers Andernos pour ses possibles impacts sur les milieux forestiers. Au lieu du fuseau proposé qui crée une percée au sein de l'empreinte forestière, ils proposent de suivre la ligne RTE et la voie existante qui longe l'aérodrome. Un participant souligne cependant la proximité avec la piste de l'aérodrome dans cette configuration.</p>
Thématique n°4 : Définition de la section courante vis-à-vis de la ligne RTE	Thématique non traitée.
Thématique n°5 : Traitement des franchissements hydrauliques	<p>Sont identifiés trois points de vigilance qu'il sera important de prendre en considération :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Présence d'un gazoduc (n°3 jaune sur la carte) ○ Fossé dans la perspective de la création d'un pôle d'échange (n°4 jaune sur la carte) ○ Pont (n°5 jaune sur la carte)



Support de travail de la table n°2



Bétey Environnement

Association loi 1901 depuis 1998

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

PLAIDOYER POUR UN TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE

CLIMAT : Tous les débats concernant la lutte contre le changement climatique aboutissent à l'idée de réduire les émissions de CO2 et autres polluants, dont les déplacements individuels en voiture sont en partie responsables. Pour cela deux méthodes sont préconisées :

- Taxer ces émissions, ce qui accentue les difficultés des plus fragiles économiquement (hausse du prix des carburants - bonjour les Gilets jaunes).
- Incitation à changer les comportements par des alternatives cohérentes et durables (covoiturage, transports publics, télétravail, cheminements doux et sécurisés pour cyclistes et piétons, limitation de l'étalement urbain...) non pénalisantes.

Imperméabilisation des sols, amputation de zones agricoles et forestières, encouragement à prendre sa voiture générant une augmentation de la circulation, ouverture à une urbanisation irrémédiable, tels seront les effets de la voie rétrolittorale. La création d'une route est en **contradiction totale** avec les préoccupations actuelles dont les applications se révèlent de plus en plus urgentes.

L'arrêté du Conseil Départemental du 16 octobre 2018 précise (alinéa 3) : « Les collectivités confirment l'orientation forte préconisée dans le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin 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 ». Nous voilà dans un débat qui s'ouvre sur une injonction de **déplacements durables** pour aboutir à un projet de route : c'est une **imposture** !

NATURE : Le Bassin d'Arcachon est un milieu unique, équilibré mais fragile, et surtout très convoité. Un magnifique plan d'eau au paysage sans cesse renouvelé au gré des marées, des saisons, des intempéries ; ceint, protégé, nourri par une vaste forêt conçue par l'homme pour remédier à un excès d'eau et qui draine d'immenses surfaces par de très nombreux ruisseaux dont les eaux se mêlent à celle du Bassin. Cette forêt est un poumon qui oxygène et régule l'humidité de l'air, c'est un réservoir d'eau, un refuge de biodiversité. Et vous voudriez percer ce réservoir ? l'entailler, le tronçonner ? Et vous croyez qu'en déplaçant des nids et des lagunes vous le préserverez ?

Toute activité humaine pollue, occupe de l'espace ; notre credo est de limiter au maximum les impacts et de sanctuariser les zones emblématiques.

UTILITÉ D'UN TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE : Beaucoup prennent leur voiture pour se déplacer parce qu'ils sont isolés, loin de tout, non reliés par un transport collectif ; c'est un des résultats de l'étalement urbain, de la politique du tout voiture quand on a fermé les lignes de chemin de fer d'intérêt local (comme l'ICL en 1978). Ce constat mérite des réponses. Ce n'est pas celle de l'aménagement d'une route, mais plutôt d'un arrêt de l'étalement urbain, d'un maillage de transports collectifs, d'un retour des commerces en centre ville, de l'encouragement au télétravail, de l'aménagement de zones d'activités. Cela demande plus de réflexion que décider du passage des bulldozers pour déforester....

N'est-il pas remarquable que le prix de l'immobilier augmente lorsque le bien est situé près d'un accès aux transports publics, preuve de l'intérêt bien compris de ce service pour lequel les responsables des zones très urbanisées font d'importants investissements.

On constate que la RD3 peine à absorber toute la circulation automobile qui s'y présente ; alléger cette circulation est une nécessité.

Si nous nous opposons à la solution route, tout ce qui précède devrait convaincre qu'il faut tout à la fois s'inscrire dans cette réalité et répondre à l'**injonction de durabilité**. La réponse, ici, est celle de l'aménagement d'un transport en commun en site propre.

Les collectivités locales, au premier chef la COBAN, doivent donc se conformer à cet arrêté et organiser au plus vite un transport en commun en site propre pour résERVER à la RD3 une circulation ainsi allégée. Pas d'a priori sur le type de véhicule, sur l'énergie, sur le cadencement, sur le tracé (mais en site propre)... C'est **urgent** parce que la situation l'exige. Il ne faut pas investir dans une route, mais diriger les financements vers ce qui est durable, au service des administrés, pour faire de notre Bassin d'Arcachon un modèle de convivialité dans l'accueil en réalisant ce grand projet de liaison de toutes les communes. Aussi prometteur que fut, en son temps, le chantier du grand collecteur.

Entre le réel et le rêve, il y a le **possible**. Ne nous accusez pas de rêver, nous proposons ce qui est possible dans le contexte actuel.

27 mars 2019