

 <p>PROJET DE DÉPLACEMENTS DURABLES DU NORD-BASSIN</p>	<p>Ateliers groupes communaux (Phase 2 – Mars - Avril 2019)</p> <p>Audenge</p> <p>01 avril 2019</p>	 <p>Gironde LE DÉPARTEMENT</p>
---	---	--

Compte Rendu – **Groupe Communal Audenge** : Lundi 1^{er} avril 2019

1. Contexte et objectif de la réunion

- **Contexte de la réunion** : Deuxième session du Groupe Communal d'Audenge, organisée dans le cadre de la concertation continue sur le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon (PDDNB)
- **Date, heure, lieu** : Lundi 1^{er} avril 2019, 18h30 à 20h30, Salle de réunion Villa Isabelle, Audenge
- **Objectifs** :
 - Poursuivre le travail initié en février avec le groupe communal d'Audenge
 - 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 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 Julie JAFFRE 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, de Céline DURAND et de Laetitia SAULNIER, Conseil Départemental de la Gironde

2. Participants

9 personnes ont signé la liste d'émargement :

A - Maîtres d'ouvrages

- LE YONDRE Nathalie, maire d'Audenge
- FINOTTO Cécile, Directrice Générale des Services de la commune d'Audenge

B - Milieux forestiers

- DECIS André, président de l'Association de Chasse, représentant des propriétaires fonciers

D – Riverains et usagers de la RD3

- JOURDAIN Patricia, habitante de Lubec
- MAGRI Stéphane, habitant de Lubec
- PEIGNEY Philippe, habitant de Bas Vallon

E – Acteurs économiques

- LONGAUD Daniel, président AUDENGECO
- LEROUX Grégoire, Chambre d'agriculture

F – Secours sécurité

- MONCHAUX, DFCI Lanton

- LAFOURCADE, SDIS 33

G – Associations locales

- MELLET Joël, association Bétey Environnement, association SEPANSO

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

➤ **Joël MELLET, représentant de Bétey Environnement et de la SEPANSO :**

- Souligne en premier que **l'aspect durable n'est pas réellement présent dans ce projet** et souhaite **alerter sur l'effondrement de la biodiversité** : « Nous disposons d'un cas concret sur notre territoire. Avec l'association Bétey Environnement depuis 3 ans et en partenariat avec le SIBA, nous réalisons une analyse de la qualité biologique des ruisseaux. Cette qualité décroît d'année en année et cela se traduit par le fait que toutes les espèces en nombre et en sensibilité sont moins importantes. Les espèces les plus sensibles disparaissent, la pollution s'accroît, la qualité des eaux diminuent. Le fait de construire de nouvelles routes qui vont permettre d'accroître l'urbanisation va continuer de dégrader la qualité de la biodiversité de cet espace ».
- Rappelle que la concertation préalable s'est déroulée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public et **que la garante a fait ressortir, dans ses conclusions, que la première des demandes est celle des transports en commun** : « Vous nous avez montré sur la carte que les transports en commun passeraient sur l'emprise de la ligne RTE. Les gens qui habitent dans les centre-bourgs devront aller sur ces pôles d'échange ».

➤ **Daniel LONGAUD, président de l'Association AUDENGECO** considère que Joël MELLET tire déjà une conclusion avant que les propositions ne soient présentées. Pour M. LONGAUD, **cet atelier**

doit s'inscrire dans une démarche constructive : « il va y avoir une structure qui analysera les enjeux environnementaux. Il ne faut pas anticiper des problèmes qui n'apparaissent pas ».

- **Joël MELLET** précise que **les transports en commun ne sont pas de la compétence du Département mais de la COBAN** : « C'est la compétence de la COBAN qui s'est contentée de renouveler la convention avec la Région pour assurer le fonctionnement de la ligne 610. En termes de réponse aux besoins de déplacements durables, qu'est-ce que la soutenabilité d'une route qui va amener davantage de véhicules ? C'est la raison pour laquelle, nous nous opposons à cette route ».

En complément de ce propos, Joël MELLET ajoute que **ce projet de voie était déjà inscrit à l'ancien SCOT et contesté par l'agence publique en charge d'analyser l'environnement du projet** (AVIL environnement). Il rappelle que le SCOT est un élément structurant qui devrait être défini avant d'envisager la mise en place de ce type d'équipements. A la suite de son intervention, M. MELLET remet à l'équipe projet **une déclaration écrite au nom de l'association Bétey Environnement¹**.

- ⇒ Sur ce point, **Alain LEDUC, Conseil Départemental, précise que ces sujets sont en cours de réflexion**, qu'il s'agisse du volet transports en commun, par la COBAN, ou du SCOT par le SYBARVAL : « Les réflexions se font de manière cohérente car tous les acteurs travaillent selon le même calendrier. On ne peut donc pas présumer du résultat final tant que le travail n'est pas terminé ».

- **Nathalie LE YONDRE, Maire d'Audenge, souhaite apporter une précision suite à l'intervention de Joël MELLET** : « En matière de transports en commun, plusieurs collectivités sont compétentes. Le Conseil Régional est notamment compétent sur plusieurs lignes structurantes du territoire. Nous avons la volonté de développer ces transports en commun. En ce qui concerne la compétence de la COBAN, elle date du 1^e janvier et nous travaillons ardemment avec les élus et les services de la Communauté d'Agglomération pour la développer. Tout d'abord, il fallait assurer la continuité de l'existant et ensuite, travailler à un projet de développement des transports en commun sur le territoire du Nord Bassin. Concernant le SCOT, l'ensemble des élus et des services du SYBARVAL ont repris le dossier et le travail est en cours. Les réflexions sont engagées dans plusieurs domaines et doivent s'agréger. »

- **Daniel LONGAUD** souhaite **que soit mentionné dans le compte-rendu de l'atelier le fait que les propos tenus par Joël MELLET ne sont pas partagés par toutes les personnes présentes** : « Il faut venir aux ateliers avec une vision constructive ».

Suite à la présentation des objectifs de travail et des 5 thématiques à aborder, plusieurs participants ont émis quelques remarques :

- Un participant souligne **l'intérêt de la mise en place d'une piste cyclable jusqu'à Lubec** : « Le coût d'une voie cyclable pour aller jusqu'à Lubec est certes conséquent, mais négligeable par

¹ L'intégralité de la déclaration est disponible en annexe n°1 du présent compte-rendu.

rapport au coût d'une grosse infrastructure routière. Pour les habitants, c'est un service important et un pôle d'échange pourrait être pertinent et avoir du sens sur ce secteur ».

⇒ **Nathalie LE YONDRE, Maire d'Audenge**, précise que **cette piste est inscrite au PPI de la COBAN** par phasage.

➤ Un second participant s'interroge **sur l'emprise de la route**

⇒ **Alain LEDUC** précise que **les désenclavements apparaissent sur le schéma** : « Quand on crée une nouvelle voie qui coupe un territoire, il faut prévoir de part et d'autre des désenclavements pour rétablir les accès aux propriétés et à la défense incendie ».

⇒ Il souligne également que **plusieurs solutions existent** pour rétablir les continuités écologiques et le passage de la faune.

3.3 Travail en tables rondes – Méthodologie de travail

- Disposition des participants en format table ronde (1 table 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 d'Audenge 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.

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

Animateur : Katarzyna CZORA et Julie JAFFRE, Neorama

Thématique	Commentaires / Avis
Thématique n°1 : Aménagement des pôles d'échange et des carrefours (pour les voitures, transports en commun, 2 roues et piétons)	<p>En termes d'équipements pour les deux pôles d'échanges proposés sur le plan, les participants préconisent :</p> <ul style="list-style-type: none">○ Une aire de covoiturage et un parking pour les vélos (arceaux bien pensés avec des points d'ancrage adaptés, garages sécurisés, kit de réparation de vélo, station de gonflage, etc). L'insertion d'équipements dédiés aux vélos devra néanmoins être conditionnée par la mise en œuvre d'une voie cyclable sécurisée jusqu'au pôle d'échange.○ Des bornes de rechargement pour les véhicules électriques (vélos et voitures)○ Des outils d'information sur le territoire <p>Les participants insistent sur la nécessité de bien intégrer ces pôles d'échanges dans leur environnement actuel en proposant un aménagement paysager adapté.</p> <p>Ils considèrent, en outre, que les deux pôles d'échanges proposés leur paraissent cohérents, mais précisent néanmoins que le succès de cette infrastructure dépendra de la proximité avec les zones d'habitation. Selon eux, les pôles pourront avoir des usages différents.</p>
Thématique n°2 : Aménagement des radiales (cheminements cyclables et piétonniers) et connexions avec les pôles d'échanges	<p>Le groupe de travail souligne le besoin de mettre en place une piste cyclable sécurisée et continue entre le centre-bourg d'Audenge et le hameau de Lubec.</p> <p>Les participants insistent également sur le fait qu'il est important d'assurer la continuité de ces itinéraires cyclables.</p>
Thématique n°3 : Aménagement de la section courante (pour une meilleure intégration avec les milieux humains : aménagements paysagers, protections sonores, ...)	<p>En termes d'aménagement de la section courante :</p> <ul style="list-style-type: none">○ Certains participants soulignent en premier lieu l'existence de flux relevant d'activités privés (activités agricoles avec une piste privée aux abords de la piste forestière vers le secteur de Lubec ; centre de valorisation Suez situé à la limite entre Lanton et Audenge²) et expriment la nécessité d'envisager un aménagement permettant à ces véhicules de pouvoir transiter afin de ne pas impacter leur activité (ex : franchissements)○ Est également exprimé le besoin de prévoir pendant la

² Cf pastilles jaunes n°1 et n°2 sur le plan ci-après

Thématique	Commentaires / Avis
	<p>période des travaux liés au projet un deuxième point de passage temporaire pour ces véhicules</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Plusieurs riverains de Lubec signalent la proximité d'un des deux fuseaux (piste forestière) avec le bourg de la commune. Dans cette perspective, ils insistent sur l'impératif de limiter ou bloquer l'accès au bourg depuis la voie de contournement potentielle, l'intensification des flux routiers pouvant induire de forts impacts sur les zones d'habitation (insécurité routière, nuisances sonores, etc). ○ Les participants préconisent, par ailleurs, de prévoir des mesures pour limiter les nuisances du trafic routier aux abords des zones d'habitation et d'activité, que cela soit pour le scénario 2 ou 3 (bourg de Lubec, grandes propriétés, centre équestre, CET, etc). Il leur paraît également important de consulter les riverains à ce sujet afin de réfléchir aux équipements les plus pertinents (ex : murs anti-bruit, autres).
<p>Thématique n°4 : Aménagement de la section courante en présence d'une ligne RTE (+ accès massifs forestiers)</p>	<p>Le groupe de travail estime préférable d'étudier, en principe et par défaut, la solution de l'enfouissement : « il s'agit du scénario le plus flexible, on peut faire ce que l'on souhaite sans dégrader forcément l'environnement et c'est une solution évolutive ».</p> <p>Ils identifient, cependant, plusieurs zones où les caractéristiques du territoire ne permettent pas de mettre en pratique cette alternative (ex : présence de la fibre, d'un gazoduc, de maisons, du CET - cf n°2 noir sur le plan ci-après).</p> <p>Dans le cas où l'enfouissement n'est pas applicable, ils préconisent d'évaluer la solution la moins impactante pour les milieux forestiers, à l'exemple des options 2A et 2B présentes sur le plan de travail.</p> <div data-bbox="758 1512 1268 1859"> </div> <p><i>Images de référence</i></p> <p>Afin de faciliter les réflexions sur ce sujet, les participants recommandent de s'appuyer sur des photos de référence pour les prochaines séances.</p>

Thématique	Commentaires / Avis
	Un participant exprime le souhait que la largeur de l'emprise permette aux riverains de traverser la voie à pied.
Thématique n°5 : Traitement des franchissements hydrauliques (volet milieux naturels)	Les participants symbolisent sur le plan à l'aide de deux pastilles bleues la présence de ruisseaux très profonds et d'une coulée verte aux enjeux très sensibles. Ils expriment sur ce point la nécessité de prévoir des aménagements adaptés.
Autres commentaires	<ul style="list-style-type: none"> ○ Un participant exprime la nécessité de replacer la réflexion autour de l'emplacement de la voie dans une vision de long terme : « il faut choisir l'emplacement de la voie qui puisse être à long terme extensible. Il faut penser au futur ». ○ Joël MELLET, Bétey Environnement, réitère ses propos introductifs, considérant que la situation projetée n'est pas souhaitable. ○ Nathalie LE YONDRE, Maire d'Audenge, précise qu'il est important de tenir compte de l'ensemble des avis exprimés dans le cadre de ces ateliers : « il y a des administrés, des personnes qui ont des activités économiques, l'aspect sécurité, les agriculteurs, les sylviculteurs, etc ». ○ Un habitant de Lubec rappelle qu'il faut désenclaver cette commune en envisageant notamment un accès cyclable jusqu'à Lubec. ○ Un riverain précise que plus la nouvelle route sera éloignée du centre-ville d'Audenge, moins elle sera en capacité de capter le trafic de la RD3 : « il faut que cette soit la plus empruntée possible pour alléger la circulation sur la RD3 ». ○ Un participant fait, par ailleurs, état d'une circulation poids lourds et petits véhicules très importante sur la RD209 et souligne que les habitants de Lubec considèrent qu'il faut limiter ou stopper cette circulation. <p>⇒ Nathalie LE YONDRE précise qu'avec ce tracé, il pourrait être pertinent d'envisager cette réflexion en parallèle pour diminuer ce trafic : « il faut que les réflexions soient compatibles entre les enjeux agricoles, économiques et préoccupations des riverains ».</p>

Thématique	Commentaires / Avis
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Joël MELLET précise que la construction de la voie de contournement impliquera l'extension de l'urbanisation aux abords du tracé, comme cela s'est produit dans le secteur du sud bassin : « dans 20 ou 30 ans, tout cela sera urbanisé ». ⇒ Sur ce point, Nathalie LE YONDRE précise que ces secteurs sont définis comme inconstructibles et qu'il n'existe aucune intention de changer ce paramètre ○ Plusieurs participants sollicitent que soit abordée dans les prochains ateliers la question des autres mobilités (transports en commun, modes doux) et que soient notamment associés les acteurs compétents sur le sujet. ○ Nathalie LE YONDRE préconise que soit réalisée prochainement une visite de terrain : « afin que l'on puisse visualiser les choses, se rendre compte notamment des distances ». ⇒ Alain LEDUC demande à ce que soit proposée une date pour la réalisation de cette visite.



Support de travail de la table n°1

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 :

« Oui 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 !