

 <p>PROJET DE DÉPLACEMENTS DURABLES DU NORD-BASSIN</p>	<p>Ateliers groupes communaux (Phase 2 – Mars - Avril 2019)</p> <p>Biganos</p> <p>10 avril 2019</p>	
--	--	---

Compte Rendu – Groupe Communal Biganos : Mercredi 10 avril 2019

1. Contexte et objectif de la réunion

- **Contexte de la réunion :** Deuxième session du Groupe Communal de Biganos, organisée dans le cadre de la concertation continue sur le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon (PDDNB)
- **Date, heure, lieu :** Mercredi 10 mars 2019, 18h à 20h, Salle de sport, Biganos
- **Objectifs :**
 - Poursuivre le travail initié en février avec le groupe communal de Biganos
 - 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 Renaud DUPUY 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 et Céline DURAND, Conseil Départemental de la Gironde

2. Participants

13 personnes ont signé la liste d'émargement :

A - Maitres d'ouvrages

- BANOS Sophie, Conseillère Municipale déléguée, Mairie de Biganos
- ONATE Enrique, Conseiller Municipal, Mairie de Biganos

B - Milieux forestiers

-

C – Propriétaires fonciers, quartiers proches, agriculteurs, exploitants

-

D – Riverains et usagers de la RD3

- BARON MARTEL Stéphane, habitant de Biganos
- BLANC Bernard, habitant d'Audenge
- LEDUC Sylvain, habitant de Biganos
- MACE Michelle, riveraine
- MACE Pascal, riverain
- MARTEL Christine, riverain

E – Acteurs économiques

- PERPINNA Cyril, La Serre O Délices
- FERANI Frédéric, ACASI - Association des Commerçants, Artisans, Services et Industriels de Biganos

- F - Secours, Sécurité Incendie
- LAFOURCADE Charles, SDIS 33

- G – Associations locales
- ARCEDIANO Noël, membre du Conseil de Quartier
 - LAPLANCHE Michel, membre du Conseil de Quartier

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

- **Un participant sollicite un éclairage sur le concept de radiale lors de la présentation de la deuxième thématique de travail.** « Nous avons considéré comme radiale, toutes les routes qui y accèdent. Et vous, ce que vous appelez radiale, c'est une route qui accède à la voie mais qui est spécialement aménagée pour accueillir un trafic important. »
- ⇒ **Alain LEDUC, Conseil Départemental.** « Oui, pour nous une radiale désigne une route départementale existante. Par exemple, la RD1250, la RD5E5 à Audenge ou la RD216 à Mios. »
- **Suite à la présentation de la thématique de travail n°4, un participant s'interroge sur la pertinence de la stratégie qui mène à mobiliser les tracés existants de la DFCI (pistes forestières).** « J'aimerais bien revenir sur les aspects DFCI, si cela ne vous dérange pas. Vous disiez, et cela paraît assez logique, qu'à partir du moment où la route va se substituer à la piste DFCI, il faudra bien remettre des pistes DFCI dessus. Il n'y a pas comme un tour de passe-passe, car le tracé devait passer au milieu de la forêt, et j'imagine que si l'on choisit de passer sur ces pistes, c'est pour limiter l'emprise et les impacts environnementaux. Mais si ensuite, cela implique de recréer des pistes DFCI, au final, cela ne change rien. »
- ⇒ **Alain LEDUC.** « Vous avez raison, c'est l'objet de cette diapositive. Effectivement, aujourd'hui, nous avons une ligne RTE avec des pistes DFCI dessous. Dans le cas de la création d'une nouvelle voie, 2 options sont envisageables : soit on autorise tous les accès directement sur la nouvelle voie, soit on les interdit. Dans ce second cas, on est alors obligé de rétablir tous les accès existants au massif forestier pour les exploitants et la défense incendie. Donc, comme vous le

dites, cela conduirait à éclater les besoins d'emprise. La diapositive propose donc plusieurs réponses qui seront déclinées en fonction des enjeux locaux : dans les secteurs où les emprises disponibles sont larges, on privilégiera des profils larges mais moins coûteux. Dans les secteurs où l'emprise est beaucoup plus étroite ou si les enjeux naturels sont très importants, on s'orientera vers des solutions beaucoup plus coûteuses et moins larges avec un enfouissement de la ligne RTE et des accès directs à la nouvelle voie. »

- ⇒ **Un autre participant intervient sur ce sujet, se posant la question de l'utilité de créer des voies spécifiques en parallèle.** « Attendez, moi je prends la route qui va de Marchepinte à Blagon, il s'agit d'une route bitumée. Vous avez des entrées barrées DFCI. Lorsqu'il y a un feu de forêt, les pompiers passent sur la route goudronnée, on ne leur a pas fait de pistes à côté. Je ne vois pas pourquoi on ferait un doublement. S'il y a un feu sur telle parcelle, les pompiers prennent cette route et le débardeur préfère également cet accès bitumé. Si le bois est débardé en bord de route, il faut qu'il ait le chemin qui détermine les parcelles, le bois est stocké ici, il rentre son semi, met les panneaux « attention travaux forestiers » et débarde. Pourquoi veut-on créer ces pistes à côté ?
- ⇒ **Le même participant précise :** « Il y a la piste, même s'il y a un cadenas, le pompier ouvre la barrière et accède au feu. »
- ⇒ **Alain LEDUC.** « C'est tout à fait faisable, cette solution est illustrée sur cette diapositive et désigne une option plus coûteuse. »
- ⇒ **Un autre participant souligne qu'à :** « 1,5 millions d'euros le kilomètre, j'ai regardé les chiffres RTE, et cela peut être multiplié par 5 ou par 10 suivant le substrat. C'est-à-dire que ça coûte moins cher dans le sable que dans la roche. »
- ⇒ **Renaud DUPUY, Neorama, précise :** « Peut-être que ces solutions ne sont pas à appliquer sur toutes les communes. Et même ici, peut-être que sur le tracé RTE, il y a un endroit qui justifie d'avoir des dessertes, mais pas nécessairement sur tous les secteurs. C'est pour cela que nous travaillons avec vous sur ces sujets ».

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 Biganos 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 et de Céline DURAND 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

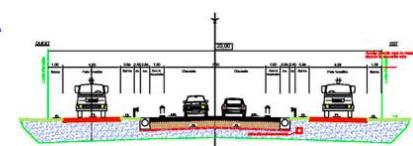
L'atelier s'est achevé par une présentation table par table d'une synthèse du travail réalisé.

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

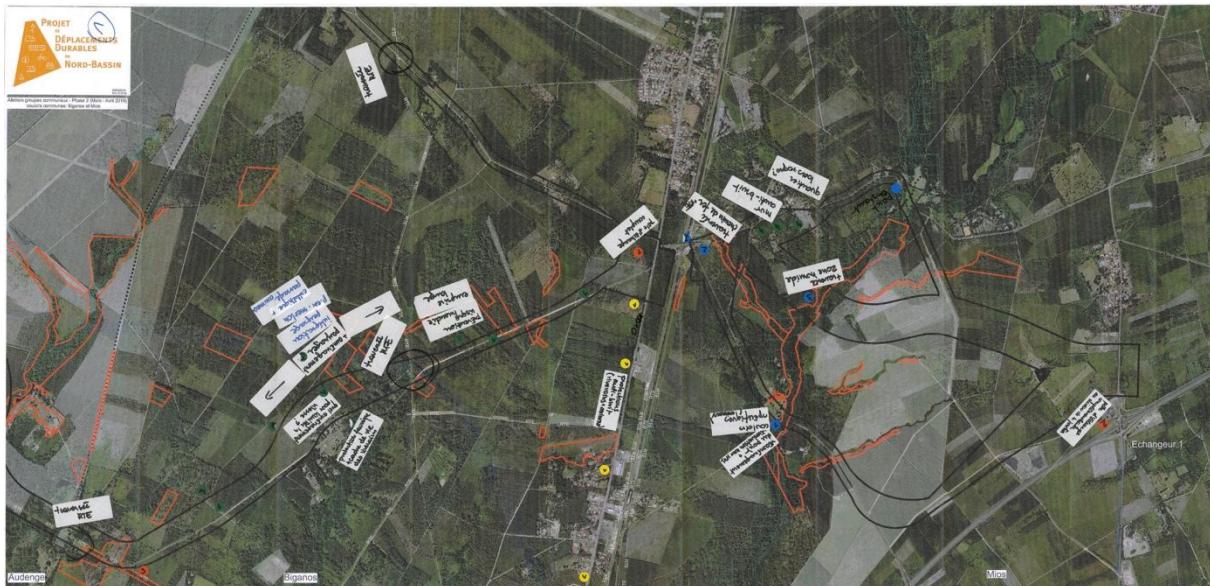
4.1 Table n°1

Animation : Katarzyna CZORA, Neorama

Thématique	Commentaires / Avis
Thématique n°1 : Aménagement des pôles d'échange et carrefours	<p>Les participants préconisent :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ La création d'un pôle d'échange complet au niveau du Pont de Canauley avec des aménagements qualitatifs : stationnement sécurisé vélo, transport en commun, aire de covoiturage, bornes de recharge pour les véhicules électriques, location de vélos électriques (à étudier). Concernant ce premier point, le groupe de travail insiste sur la nécessité de : <ul style="list-style-type: none"> • Faire le lien avec le secteur des Argentières qui pourrait connaître une extension de son urbanisation • Penser aux personnes venant de Bordeaux en train (Biganos, Marcheprime) ○ L'aménagement d'un pôle d'échange complémentaire au niveau de la jonction avec l'échangeur n°1, qui permettrait de créer une connexion avec la commune de Mios (collège, Leclerc). En termes d'équipements, les participants recommandent un niveau de service similaire au premier pôle d'échange proposé ci-dessus. Le groupe de travail envisage, en outre, un troisième carrefour entre Biganos et Audenge, permettant de créer une connexion avec le rond-point des vaches.
Thématique n°2 : Définition de la section courante des radiales	<p>Quel que soit le scénario envisagé, le groupe de travail préconise pour la RD10 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Des aménagements phoniques, notamment aux abords du secteur urbanisé Certains recommandent, sur ce point, une limitation de la vitesse des véhicules afin de contribuer à la réduction des nuisances sonores. D'autres expriment, sur ce point, des craintes quant aux impacts que cette mesure pourrait avoir sur la fluidité du trafic routier. ○ La création d'une piste cyclable (déjà prévue pour ce secteur)

Thématique	Commentaires / Avis
Thématique n°3 : Définition de la section courante	<p>Les participants insistent sur la nécessité de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Créer des aménagements phoniques afin de préserver le cadre de vie des riverains. Deux zones critiques retiennent particulièrement l'attention des participants : <ul style="list-style-type: none"> ● Le Hameau des Tuilleries (150 à 200 habitants) ● Le Quartier Bas situé sur la commune de Mios. <p>Certains participants recommandent, sur ce point, une limitation de la vitesse des véhicules afin de contribuer à la réduction des nuisances sonores. D'autres expriment, sur ce point, des craintes quant aux impacts que cette mesure pourrait avoir sur la fluidité du trafic routier.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Envisager une emprise relativement importante permettant la création d'un pare-feu sur les tronçons où la section courante traverse les milieux forestiers. ○ Favoriser des aménagements paysagers cohérents avec l'environnement et qui permette également la protection et le passage des animaux (ex : merlons plutôt que murs anti-bruit)
Thématique n°4 : Définition de la section courante vis-à-vis de la ligne RTE	<p>Les participants s'interrogent, en premier lieu, sur la pertinence des aménagements à envisager.</p> <p>Ils privilégieraient, en principe, un profil type 3A qui permet de préserver les milieux forestiers et de lutter contre le risque incendie avec la création de voies de désenclavement, mais se posent la question de la faisabilité réelle d'un possible enfouissement de la ligne RTE.</p>  <p><i>Image de référence</i></p> <p>Ils signalent également deux zones distinctes auxquelles il faudra porter une attention particulière (jonction Biganos / Audenge et zone des Tuilleries).</p>
Thématique n°5 : Traitement des franchissements hydrauliques	<p>Le groupe de travail exprime le besoin de penser :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Le réaménagement du Pont de Lacanau, qui permette de préserver les zones à forts enjeux environnementaux et la faune existante

Thématique	Commentaires / Avis
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Des aménagements au niveau du Pont de Canauley, qui prennent en compte la traversée de la voie de chemin de fer et de la ligne RTE ○ Le franchissement d'une zone humide importante (symbolisée par la pastille bleue n°3 sur le plan ci-après)
Autres commentaires	<p>Les participants recommandent, par ailleurs, de considérer de possibles aménagements avec un mobilier urbain adapté le long de la piste cyclable entre Canauley et Prodis/Vigneau.</p>



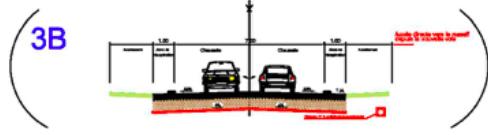
Support de travail de la table n°1

4.2 Table n°2

Animation : Renaud DUPUY, Neorama.

Concernant la thématique 1, le rond-point de Canauley avec toutes les fonctionnalités est une évidence.

Thématique	Commentaires / Avis
Thématique n°1 : Aménagement des pôles d'échange et carrefours	<p>A l'image du groupe n°1, les participants préconisent l'aménagement complet du rond-point de Canauley, avec la garantie d'un diamètre adapté.</p> <p>Plusieurs participants suggèrent, par ailleurs, d'évaluer la possibilité de remettre en état l'ancien arrêt SNCF au niveau de ce pont.</p> <p>Le groupe de travail exprime également le besoin d'envisager un rond-point qui permette le raccordement vers Audenge.</p>
Thématique n°2 : Définition de la section courante des radiales	<p>Les participants préconisent l'insertion d'une piste cyclable le long de la RD10 (équipement déjà en projet).</p> <p>Est également suggérée l'idée d'imaginer une voie cyclable sur la route de Biganos / Marcheprime.</p>
Thématique n°3 : Définition de la section courante	<p>Le groupe de travail suggère de doubler la section courante d'une piste cyclable, en portant une attention particulière :</p> <ul style="list-style-type: none"> • A l'aménagement à réaliser au niveau de la traversée de la voie départementale • A la configuration de la piste cyclable : préférer un espace herbeux plutôt que des rambardes en poteaux (est cité l'exemple de Cestas) • A la prise en compte de l'arrivée des vélos électriques (prévoir des bornes de rechargement). <p>Ils recommandent également d'envisager des aménagements paysagers de type merlons notamment aux abords des zones d'habitation (Tuilleries, Vigneau).</p> <p>Ils émettent, par ailleurs, un point de vigilance quant à la desserte des camions de la déchetterie qu'il sera important de préserver.</p>
Thématique n°4 : Définition de la section courante vis-à-vis de la ligne RTE	<p>Le groupe de travail recommande de privilégier, dans l'idéal, une stratégie d'enfouissement de la ligne RTE pour des questions d'emprise (ex : solution 3B).</p>

Thématique	Commentaires / Avis
	 <p data-bbox="816 345 1192 372"><i>Image de référence : Solution type 3B</i></p>
Thématique n°5 : Traitement des franchissements hydrauliques	Un participant signale la présence du Marais de Mesples sur la commune d'Andernos contient une zone humide importante.



Support de travail de la table n°2