

	<p>Ateliers groupes communaux (Phase 2 – Mars - Avril 2019)</p> <p>Andernos-les-Bains</p> <p>5 juin 2019</p>	
---	--	---

Compte Rendu – Groupe Communal **Andernos** : Mercredi 5 juin 2019

1. Contexte et objectif de la réunion

- **Contexte de la réunion** : Troisième 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 5 juin 2019, 18h à 20h, Salle de réunion du Domaine des Colonies à Andernos
- **Objectifs** :
 - Poursuivre le travail initié lors des deux premières sessions (février et mars) avec le groupe communal d’Andernos
 - Mener une réflexion sur le système global des mobilités (transports en commun, mobilités actives, intermodalité, voiture, covoiturage) :
 - En s’appuyant en premier lieu sur l’expertise d’usage des participants en termes de mobilités (description de divers types de déplacements usuels : origine-destination, motifs de déplacement, modes utilisés, difficultés rencontrées)
 - Afin de s’interroger collectivement, par la suite, sur les solutions de mobilités existantes ou à mettre en œuvre qui permettraient de faire évoluer les habitudes de déplacement et diminuer notamment l’utilisation de la voiture individuelle
- **Modalités d’encadrement de la réunion** :
 - Réunion animée par Lucile MOAL, Julie JAFFRE et Isolde RIVAS 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

8 personnes ont signé la liste d’émargement :

A - Maitres d'ouvrages

- ROSAZZA Jean-Yves, Maire d’Andernos
- COIGNAT Eric, Mairie d’Andernos
- DUCAMIN Jean-Marie, Adjoint Urbanisme, Mairie d’Andernos

B - Milieux forestiers

- VIDEAU Alain, ACCA FDC 33
- ALBERT Jean-Claude, Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest

C – Propriétaires fonciers, quartiers proches, agriculteurs, exploitants

-

D – Riverains et usagers de la RD3

- ESCUER Michel, habitant d’Andernos

E – Acteurs économiques

○

F – Secours sécurité

○

G – Associations locales

- BOVIO Michel, Président Bétey Environnement
- MELLET Joël, SEPANSO

3. Déroulé de la réunion

L'atelier s'est déroulé selon les **2** phases suivantes :

3.1 Présentation introductive

La séance a été **introduite par Jean-Marie ROSAZZA**, Maire de la commune d'Andernos, qui a remercié les participants de leur présence pour le troisième atelier du groupe communal.

Le Département de la Gironde et le cabinet Neorama ont ensuite réalisé **une présentation permettant de contextualiser l'atelier, de présenter ses objectifs et la méthode de travail** appliquée. Cette présentation s'est structurée de la manière suivante :

- Introduction d'Alain LEDUC : présentation **du contexte et de l'objectif général** de l'atelier
- Rappel sur les **parts modales de déplacements** à l'échelle de la COBAN (données tirées de l'enquête réalisée en 2018 dans le cadre de la concertation préalable) par Florent GESTIN
- Présentation des **objectifs spécifiques** de l'atelier, de la **méthode de travail en groupe** et des **supports mobilisés** par Lucile MOAL

Note. 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>

A l'issue de cette présentation, **un participant a demandé si le tableau des données de répartition des parts modales** présenté par Florent GESTIN était accessible sur le site internet du Département.

⇒ Alain LEDUC a précisé que ce document était effectivement accessible sur la page projet. Il a ajouté que ces données avaient été présentées lors des réunions de clôture de la concertation préalable et qu'il sera également annexé au compte-rendu de la séance.

Un second participant s'est également **demandé si cette enquête de 2018 sur la répartition modale** avait été enrichie d'éléments qualitatifs.

⇒ Alain LEDUC a précisé qu'il s'agissait de plusieurs enquêtes composées de questions destinées à réaliser des statistiques et de questions plus ouvertes.

3.2 Travail en tables rondes - Méthodologie de travail

- **Format de travail** : Disposition des participants en **table ronde** (1 table de travail)
- **Objectif** : Mener une réflexion sur le **système global des mobilités** (transports en commun, mobilités actives, intermodalité, voiture, covoiturage) :
 - **En s'appuyant en premier lieu sur l'expertise d'usage des participants en termes de mobilités** (description de divers types de déplacements usuels : origine-destination, motifs de déplacement, modes utilisés, difficultés rencontrées)

- Afin de s'interroger collectivement, par la suite, sur les solutions de mobilités existantes ou à mettre en œuvre qui permettraient de faire évoluer les habitudes de déplacement et diminuer notamment l'utilisation de la voiture individuelle
- **Méthode de travail** : le travail en table ronde s'est structuré en 2 temps :
 - **Temps 1** : Chaque participant a décrit un déplacement fréquemment réalisé à l'aide d'un questionnaire en précisant :
 - L'origine, la destination et les possibles étapes de ce déplacement
 - Le(s) motif(s) du déplacement
 - Le(s) mode(s) de transport utilisé(s)
 - Les possibles difficultés rencontrées

L'ensemble des trajets ont été reportés sur plan. 2 plans par table ont été mis à disposition selon la nature du déplacement : plan centré sur le territoire du nord-bassin et plan à plus grande échelle illustrant la liaison nord-bassin avec la métropole bordelaise.

- **Temps 2** : sur la base des trajets décrits, le groupe de travail s'est interrogé de manière collective sur les solutions qui permettraient de faire évoluer les habitudes de déplacement

4. Compte-rendu du travail en table ronde

4.1 Description des déplacements de chaque participant

Les participants ont décrit **sept déplacements** que l'équipe Neorama a reporté sur les deux cartographies disponibles sur table. Chaque trajet est détaillé au sein du tableau de synthèse ci-dessous.

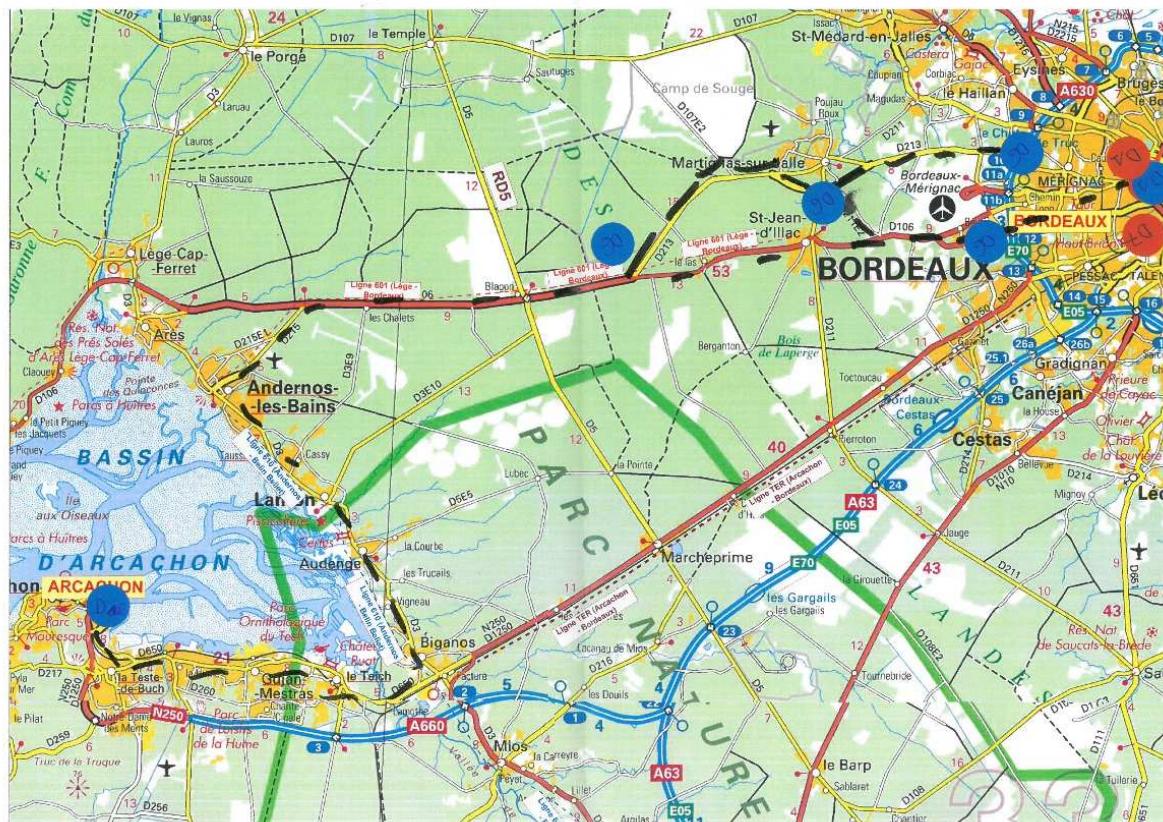
N° du trajet	Origine - Destination	Motifs de déplacement	Modes de déplacement	Difficultés rencontrées lors du déplacement
1	Andernos – Bordeaux	Divers	Deux modes de transport employés : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bus Transgironde n°601 d'Andernos jusqu'à l'arrêt Quinconces (Bordeaux Centre) ▪ Voiture personnelle via RD2015 et RD106 	Le participant signale que les congestions présentes sur le secteur de la métropole bordelaise pénalisent les temps de déplacements en transport collectif (2h30 en bus depuis Andernos). Il précise, par ailleurs, que la voirie ne dispose pas de couloir en site propre pour la circulation du bus n°601 en périphérie de la métropole bordelaise.
2	Andernos – Arcachon Et Andernos – Bordeaux	Déplacements professionnels	Voiture personnelle	Le participant souligne que ces déplacements n'occasionnent pas de difficultés particulières , mis à part les temps de trajet. Il ajoute que l'offre actuelle ne lui permet pas de substituer l'usage de la voiture , (pour des déplacements professionnels nécessitant du transport de matériel) n'étant

N° du trajet	Origine - Destination	Motifs de déplacement	Modes de déplacement	Difficultés rencontrées lors du déplacement
				pas gage d'autonomie, de flexibilité et d'indépendance.
3	Andernos – Biganos Via RD3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Liaison Andernos – Gare TER ▪ Accès aux centres commerciaux 	<p>Voiture personnelle</p> <p>Le participant précise que l'emploi de la voiture est un usage contraint dans le cadre de ses achats, n'ayant pas d'autre alternative.</p> <p>Il ajoute, par ailleurs, se refuser à utiliser l'alternative du bus n°610 qu'il estime peu pratique et aléatoire en termes de fréquence de passage.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La RD3 se trouve généralement encombrée. Cependant, le participant ne juge pas « critique » le niveau de congestion pour le déplacement à réaliser. ▪ Le participant souligne, d'autre part, rencontrer des soucis de stationnement au niveau de la gare TER de Biganos (stationnement saturé).
4	Andernos – Lanton / Arès Via les voies pénétrantes (RD215, RD106, ...) pour éviter la RD3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Achats aux centres commerciaux (Leclerc d'Arès) ▪ Activités associatives 	Voiture personnelle	Le participant évite la RD3 qui souffre, selon lui, d'une congestion trop importante et emprunte les voies pénétrantes afin de gagner du temps. Il ajoute que la voiture représente, pour lui, la meilleure option au regard de l'offre de mobilités existante.
5	Andernos – Biganos Via la RD3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Déplacements professionnels ▪ Accès aux commerces 	<p>Voiture personnelle (électrique)</p> <p>Le participant précise que l'usage de la voiture est obligatoire pour son activité professionnelle (utilitaire pour transport de matériel).</p>	L'usager éprouve des difficultés à se déplacer sur la RD3 (congestion et lenteur du trafic limité à 30 km/h)
6	Andernos – Bordeaux	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Motifs personnels ▪ Loisirs ▪ Activités associatives 	<p>Voiture personnelle</p> <p>Le participant précise ne pas réaliser de covoiturage et ajoute qu'il serait prêt à changer ses habitudes de déplacement à condition d'avoir une offre qui lui</p>	Le participant précise éviter la RD3 et la sortie de Saint-Jean d'Illac qui connaissent toutes deux un niveau de congestion important.

N° du trajet	Origine - Destination	Motifs de déplacement	Modes de déplacement	Difficultés rencontrées lors du déplacement
			permettre la même flexibilité et autonomie.	
7	Andernos – Bordeaux	Activités associatives	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bus TransGironde n°601 ▪ Bus TransGironde n°601 / Tram (changement à l'arrêt 4 chemins) 	<p>Le participant précise que ces deux modes sont assez contraignants en raison les temps de trajet importants (2h30-3h jusqu'à la gare Saint-Jean).</p>

Supports de travail mobilisé en table ronde - Trajets effectués sur le territoire de la COBAN (vue ciblée sur le territoire du Nord Bassin, vue plus large permettant de représenter les échanges avec le sud du bassin et la Métropole Bordelaise)





Les trajets décrits par les participants ont permis d'identifier **3 cas de figure principaux** en termes de déplacements :

- **Déplacement intra-COBAN et notamment Andernos - Biganos**
 - Principaux motifs de déplacement : liaison Gare TER / accès aux centres commerciaux
 - Itinéraires : via RD3 / via voies pénétrantes
 - Principaux modes de déplacement : voiture personnelle
 - Principales difficultés rencontrées :
 - Congestion de la RD3
 - Saturation du stationnement de la Gare TER de Biganos
 - Aucune alternative viable à la voiture personnelle : ligne n°610 perçue comme peu pratique, parfois « inopérante » par les participants
- **Andernos – Métropole bordelaise**
 - Principaux motifs de déplacement : activités professionnelles, déplacements personnels (visites médicales, familiales, etc), de loisirs
 - Itinéraires : via RD215 et RD106
 - Principaux modes de déplacement : voiture personnelle / bus n°601 / bus n°601 et tram
 - Principales difficultés rencontrées : temps de trajet important, pénalisé par la congestion au niveau de la Métropole et l'absence de couloir dédié à la circulation du bus n°601
- **Andernos – Arcachon**
 - Principaux motifs de déplacement : activités professionnelles
 - Itinéraires : via RD3 et A660
 - Principaux modes de déplacement : voiture personnelle

- Principales difficultés rencontrées : pas de difficulté particulière mais aucune offre satisfaisante permettant de se substituer à l'usage de la voiture personnelle

4.2 Pistes de réflexion autour des solutions à mettre en œuvre

De manière générale : selon les participants, le report modal de l'usage de la voiture vers d'autres modes alternatifs sera uniquement rendu possible par **une véritable évolution de l'offre existante** qui puisse s'adapter aux besoins des usagers et offrir **les mêmes garanties que le véhicule personnel en termes d'efficacité, d'autonomie et de flexibilité**

- « Les personnes vivent leurs efforts en matière de changement de moyen de transport comme une régression à l'heure actuelle, avec la primauté de la voiture érigée comme un symbole de liberté. Si l'on veut une adhésion des publics, **il faudra des arguments très attractifs qui répondent aux attentes des usagers.** »
- « Ce sentiment n'est plus nécessairement vécu par **les nouvelles générations qui aspirent à d'autres alternatives et notamment au développement de l'intermodalité.** Les pistes cyclables et les aires de covoiturage existantes sont très utilisées, mais **il faut que l'offre proposée soit bonne.** A terme, on louera une voiture quand on en aura besoin, quelques fois par an. Pour changer, il faut aller vers l'incitation positive. »

Concernant les transports en commun :

- De nombreux participants constatent **que l'évolution du système de mobilités dans son ensemble ne pourra être rendu effectif qu'avec un allègement du trafic routier sur la RD3**
- La **ligne n°610** qui circule sur cet axe est **estimée « inopérante »** par le groupe de travail qui est, par ailleurs, peu convaincu par ses possibilités d'amélioration à l'avenir. Certains préconisent tout de même, pour renforcer son attractivité, de **mettre en œuvre un mode de transport plus attractif :**
 - En augmentant sa fréquence de passage (avec une période de test) ;
 - En envisageant la mise en place d'un tarif plus abordable ;
 - En mettant en service une flotte de bus de taille plus réduite.
- Un participant propose **d'utiliser la voie éco-hameau**
- D'autres recommandent d'envisager **une voie mixte avec une piste cyclable et une voie de transport en commun en site propre** sur la RD3
- Au niveau de la liaison Andernos – Bordeaux :
 - Plusieurs participants estiment que **le bus n°601 donne à l'usager une certaine liberté dans ses déplacements**, permettant au voyageur de se soustraire notamment aux soucis de stationnement posé par l'usage de la voiture personnelle **mais le groupe de travail décrit, dans son ensemble, un trafic lent pénalisé par la congestion de la métropole**
 - Certains préconisent **d'envisager une voie en site propre jusqu'à la métropole :** Saint-Jean d'Illac / Beutre / Mérignac / Bordeaux

Sur le vélo :

- Plusieurs participants mettent en avant **les bénéfices du vélo électrique** qui permet de couvrir des distances relativement importantes, et **qui pourrait être notamment un mode à privilégier pour les déplacements sur la RD3.** Certains soulignent cependant que la promotion du vélo électrique devrait nécessairement aller de pair avec les conditions suivantes :
 - **L'aménagement de pistes cyclables sécurisées et adaptées** à la circulation de ce mode de déplacement
 - La mise à disposition de **stationnements vélo sécurisés**

- D'autres estiment que l'évolution des pratiques doit être associée de manière claire à **une politique incitative et parfois contraignante** en termes de mobilités. Certains préconisent, par exemple, de **rendre les vélos prioritaires aux carrefours vis-à-vis des voitures**.
- Un participant signale **l'existence de solutions innovantes via le vélo qui pourraient venir répondre à certains besoins** exprimés lors de la première phase de travail (ex : dispositif vélo innovant pour le transport des courses = préciser)

Sur les expérimentations et les innovations :

- Plusieurs participants préconisent **l'utilisation d'applications** digitales qui pourraient permettre de **flexibiliser l'offre de mobilités sur le secteur** (ex : covoiturage, Rezo Pouce pour les autostoppeurs)
- Un participant incite également à l'innovation tout en rappelant que les investissements réalisés doivent être mesurés, attractifs et en adéquation avec les besoins réels des utilisateurs. Il fait notamment référence à l'expérimentation lancée par la COBAN qui risque, selon lui, de ne pas être concluante, de par la mise en service de 2 vélos électriques seulement qui disposent d'une autonomie trop faible.

Sur les autres modes :

- **Afin d'améliorer la connexion avec la COBAN**, un participant exprime **la nécessité de repenser la mise en œuvre de navettes bateau** : « il faut repenser les projets qui n'ont pas vu le jour, les adapter à la marée. Les navettes pourraient démarrer sur fond plat et transporter des passagers et des vélos. »

5. Annexe – Tableau des parts modales

	Voiture	Modes actifs (Marche, vélo, ...)	Transports collectifs	autres	Nombre de réponse
Collégiens (début 2018)	33,0%	40,0%	25,0%	2% (Scooter, ...)	
Collégiens (mai 2018)	34,0%	43,0%	22,0%	1% (Scooter, ...)	173
Lycéens (début 2018)	26,0%	19,0%	46,0%	8% (Scooter, ...)	327
Lycéens (mai 2018)	24,0%	22,0%	48,0%	6% (Scooter, ...)	138
16-25ans insertion professionnelle (début 2018)	30,0%	31,0%	34,0%	5% (Autop-stop, 2roues m, ...)	86
Insertion professionnelle (Juin 2018) (début 2018)	72,0%	17,0%	7,0%	4% (2 roues m, ...)	60
Gares de Biganos	56,0%	26,0%	17,0%	1% (Moto, Scooter, ...)	94
Marcheprime	57,0%	41,0%	2,0%	0,0%	78
Entreprises (début 2018)	77,0%	12,0%	3,0%	8% (2roues m, ...)	548
Personnes âgées Mai-Juin 2018)	91,0%	7,0%	0,0%	2,0%	52
Questionnaire PDDNB Mai-Juin 2018)	62,0%	27,0%	8,0%	3,0%	765
COBAN (Valeurs 2009)	70,0%	25,5%	3,1%	< 2%	EDGT 2009