

PROJET DE DÉPLACEMENTS DURABLES DU NORD-BASSIN

Rapport de l'étude « Socio économique, déplacements et trafics routiers » - Livre 1
« Diagnostics »

Préparé pour le compte de :
Département de la Gironde

23 févr. 18



Gestion du document	
Titre de l'étude :	Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin
N° de projet :	C0291
Titre du document :	Rapport de l'étude « Socio économique, déplacements et trafics routiers » - Livre 1 « Diagnostics »
Maitre d'ouvrage :	Département de la Gironde
Répertoire & nom du fichier :	
Auteur principal :	Azwan ALI
Autre(s) rédacteur(s) :	Martin CHOURROUT

Distribution				
Version	Revu par	Date de parution	Distribution	Modifications apportées
2.4	Azwan ALI	23 févr. 18	Département de la Gironde	Version finale Suite remarques A. Leduc
2	Azwan ALI	17 janv. 18	Département de la Gironde	Reprise suite aux remarques d'A. Leduc en date du 02/01/2018
	Martin CHOURROUT	19 déc. 2017	Département de la Gironde	Reprise suite aux remarques d'A. Leduc en date du 10/12/2017
0	Martin CHOURROUT	14 nov. 17	Département de la Gironde	Version initiale

Sommaire

0	Contexte de la mission - Introduction	7
1	Partie 1 - Analyse de l'état initial.....	8
1.1	Périmètre d'étude	8
1.2	Analyse de la démographie et des emplois.....	9
1.2.1	La population de la COBAN a progressé de 12% en 5 ans	9
1.2.2	30% de la population de la COBAN a plus de 60 ans (Gironde et France 24%)	10
1.2.3	Une population qui triple en période estivale.....	11
1.2.4	11% de retraités dans la COBAN (7,5% Gironde et France)	11
1.2.5	Nombre d'emplois multiplié par 2,3 dans la COBAN en 30 ans	13
1.2.6	23% des emplois dans la zone ne sont pas salariés	13
1.2.7	La sphère résidentielle, premier moteur économique du territoire	14
1.2.8	La part d'emploi des « Artisans, commerçants, chefs entreprise » 2 fois plus élevée qu'en Gironde ou en France.....	15
1.2.9	63% des ménages fiscaux de la COBAN sont imposés (58% en Gironde).....	16
1.2.10	Le tourisme, un secteur incontournable de l'économie locale	16
1.3	Principaux pôles générateurs de déplacement	19
1.3.1	Zones urbanisées (93% de la population de la COBAN vit dans une commune traversée par la RD3).....	19
1.3.2	Principales zones commerciales et d'activité	20
1.3.3	Pôles générateurs de déplacements liés à la vie locale	21
1.3.4	Déplacements domicile-travail (Données INSEE 2013)	22
1.3.5	Les déplacements domicile-études (Données INSEE 2013)	25
1.3.6	Principaux sites touristiques.....	29
1.4	Analyse des offres de mobilité dans l'aire d'étude	30
1.4.1	Cartes des offres de mobilité	30
1.4.2	Train Express Régional (R.N.A.)	31
1.4.3	Transports en commun, réseau TransGironde (R.N.A.)	33
1.4.4	Le Transport à la Demande (T.A.D.) (RNA- COBAN)	36
1.4.5	Les réseaux « Eho - Baia » (COBAS).....	37
1.4.6	Le transport scolaire (RNA - CD33).....	37
1.4.7	Pistes cyclables (CD33 - COBAN - Communes).....	38
1.4.8	Covoiturage (CD33 - COBAN - DIRA).....	41

1.4.9	Synthèse	44
1.5	Analyse du réseau routier	46
1.5.1	Structure du réseau routier	46
1.5.2	Traffics routiers.....	49
1.5.3	Saisonnalité des trafics	54
1.6	Analyse des déplacements (Enquêtes Explain ITEC 2017).....	59
1.6.1	Préambule	59
1.6.2	Poste 1 : RD3 Nord de Lège (Lauros)	62
1.6.3	Poste 2 : RD3 à Arès.....	65
1.6.4	Poste 3 : RD3 à Audenge.....	67
1.6.5	Poste 4 : RD3 à Biganos.....	69
1.6.6	Poste 5 : RD5E5 à Audenge (Lubec).....	72
1.6.7	Poste 6 : RD3E10 à Lanton (Piste forestière)	74
1.6.8	Poste 7 : RD3E9 à Lanton.....	76
1.6.9	Poste 8 : RD215 à Andernos	78
1.6.10	Poste 9 : RD5 à Audenge.....	81
1.6.11	Synthèse des résultats des enquêtes de circulation	84
1.7	Analyse des pratiques de déplacement - Une forte dépendance à la voiture.....	85
1.7.1	Parts modales déplacements BARVAL (Données EDGT 2009) :	85
1.7.2	85 % des déplacements domicile travail réalisés en voiture pour 75% en Gironde et 70% en France	85
1.7.3	93 % des ménages de la COBAN possèdent au moins une voiture (84% Gironde et 81% France)	86
1.7.4	Motifs de déplacements	86
1.7.5	Types de véhicules et taux d'occupation	88
1.8	Sécurité	91
1.8.1	Accidentologie sur l'aire d'étude	91
1.8.2	La multiplicité des usages sur la RD3 crée les conditions de son insécurité et des taux élevés d'accidents graves	96
1.8.3	Développement d'itinéraires alternatifs	97
1.8.4	Développement de comportements inadaptés	99
1.8.5	Interventions des secours très contraintes	100
2	Partie 2 - Analyse des spécificités de la RD3	101
2.1	Analyse des déplacements.....	101
2.2	Offres de mobilité	101

2.3	Trafics routiers et serpents des charges.....	102
2.4	Analyse de la sécurité.....	103
3	Partie 3 - Synthèse des enjeux.....	104
3.1.1	Préserver l'attractivité de l'aire d'étude pour tous les types de ménages....	104
3.1.2	Faciliter les déplacements durables du milieu économique et des étudiants 104	
3.1.3	Favoriser les modes alternatifs de déplacements	105
3.1.4	Participer au développement apaisé des territoires du Nord Bassin.....	105
4	Sommaire des illustrations	107

0 CONTEXTE DE LA MISSION - INTRODUCTION

Le Département de la Gironde porte actuellement un projet relatif aux conditions de déplacements sur les territoires des huit communes de la Communauté de Communes du Bassin d’Arcachon Nord Atlantique (COBAN) : Communes de : Mios, Biganos, Audenge, Lanton, Andernos-les-Bains, Arès, Lège-Cap-Ferret et Marcheprime.

Plusieurs constats témoignent de la nécessité de repenser globalement la mobilité sur le territoire du Nord Bassin d’Arcachon :

- Les difficultés de circulation sur la voie littorale Nord du Bassin (RD3) entre Mios et Lège-Cap-Ferret ;
- L’insécurité des déplacements sur cette même voie, qui traverse de nombreuses centralités urbaines ;
- L’absence d’attractivité des modes de déplacements alternatifs à la voiture ;
- La nécessité de préserver l’environnement naturel exceptionnel du Bassin d’Arcachon.

Le présent rapport concerne les études de « trafics et déplacements ». Il s’inscrit dans un corpus d’études plus large :

- sous maîtrise d’ouvrage du Département :
 - Evaluation de la sensibilité des milieux naturels : BIOTOPE - (2017 - 2018) ;
 - Pré-analyse socio-économique : EXPLAIN - (2017 - début 2018) ;
 - Etudes d’opportunité : SEGIC (2017 - début 2018) ;
- sous maîtrise d’ouvrage des collectivités locales
 - Etude d’opportunité d’un TCSP : Transamo pour le Sybarval (2016) ;
 - Etude d’un schéma des mobilités « COBAN et Val de l’Eyre » : CEREMA Sud-Ouest (2017 - début 2018) ;

L’ensemble de ces études viennent alimenter une phase de concertation s’étalant de la fin de l’année 2017 (Phase préparatoire avec les acteurs du territoire) à l’année 2018 (Concertation préalable et réunions publiques).

Le présent rapport constitue le « Livre 1 » de l’étude « trafics et déplacements » :

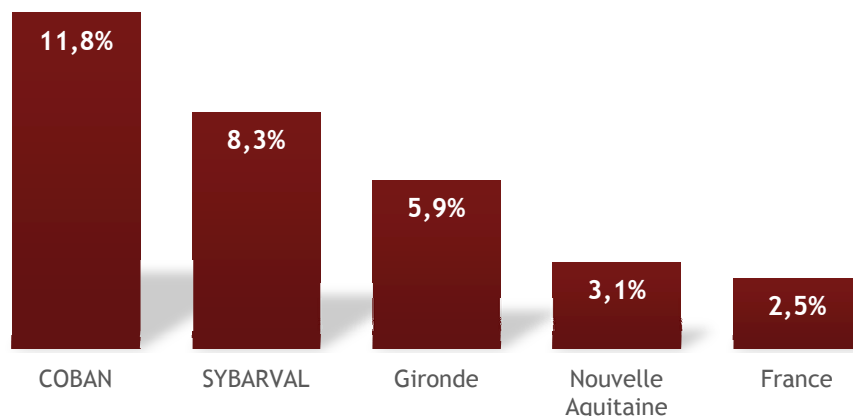
- Livre 1 : Diagnostic initial - Enjeux ;
- Livre 2 : Analyse comparative de différents scénarios ;



1.2 Analyse de la démographie et des emplois

1.2.1 La population de la COBAN a progressé de 12% en 5 ans

Figure 2 : Evolution des populations entre 2008 et 2013 (Source : INSEE - populations légales)



La population du la Coban a fortement augmenté lors de ces dix dernières années (de près de 12%). Elle est passée de 55 207 habitants (2008) à 61 709 (2013), soit une progression annuelle moyenne de 2,4%.

Par comparaison, la population a progressé en 5 ans :

- de 12% sur la COBAN : 55 207 hab (2008) à 61 709 hab (2013) ;
- de 8,3 % sur le territoire du BARVAL : 132 538 hab (2008) à 143 557 hab (2013) ;
- de 5,9 % en Gironde : 1 421 276 hab (2008) à 1 505 517 hab (2013) ;
- de 2,5 % en France Métropolitaine : 62 134 866 hab (2008) à 63 697 865 hab (2013) ;

Une partie des communes de l'aire d'étude bénéficie d'un effet de desserrement démographique de l'agglomération bordelaise et connaissent une croissance forte (par exemple Audenge, Lanton, Marcheprime). Celles-ci profitent de conditions d'implantation plus favorables (légèrement moins cher, plus d'espace...).

Figure 3 : Evolutions démographiques (Insee POP T1 et POP T2M - 2014)

Evolutions démographiques (Insee POP T1 et POP T2M - 2014)		COBAN		GIRONDE		France	
		Population	Variation en % (*)	Population	Variation en % (*)	Population	Variation en % (*)
1968(*)		23 067		1 009 390		50 798 112	
1975(*)		24 408	0,8	1 061 480	0,7	53 764 064	0,8
1982		28 166	2,1	1 127 546	0,9	55 569 542	0,5
1990		35 480	2,9	1 213 499	0,9	58 040 659	0,5
1999		44 207	2,5	1 287 334	0,7	60 149 901	0,4
2009		56 582	2,5	1 434 661	1,1	64 304 500	0,7
2014		62 933	2,2	1 526 016	1,2	65 907 160	0,5

Variation en % (*) : Variation annuelle moyenne de la population en %

Cette nouvelle donnée de l'Insee démontre à nouveau la particularité et l'attractivité du territoire de la COBAN à travers des progressions annuelles moyennes qui ne sont jamais

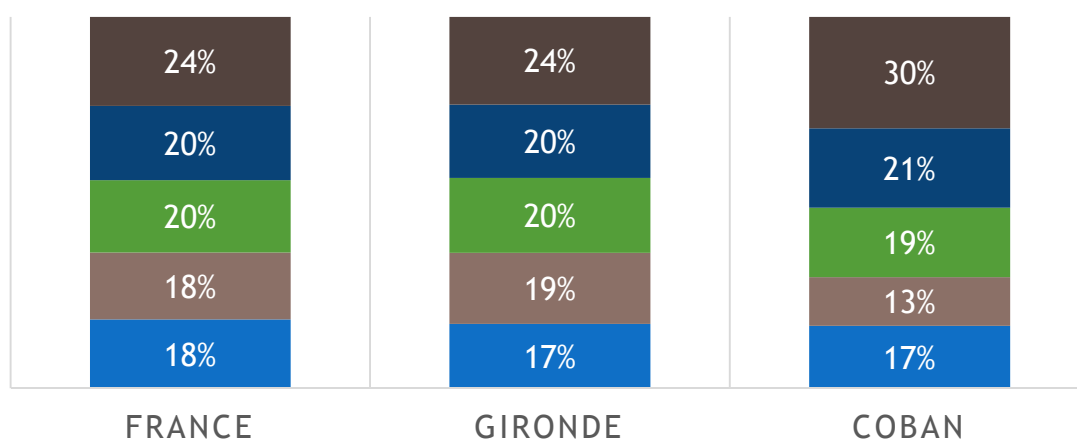
decendues sous le taux de 2,1%. Par comparaison, les progressions annuelles moyennes de la Gironde comme de la France sont inférieures à 1,0%.

1.2.2 30% de la population de la COBAN a plus de 60 ans (Gironde et France 24%)

Figure 4 : Répartition de la population par classe d'âge (Source : INSEE 2014 - POP T0 - Population par grandes tranches d'âges)

POP T0 - Population par grandes tranches d'âges (2014)	COBAN		GIRONDE		France	
Total	62 933		1 434 661		65 907 160	
0 à 14 ans	10 506	16,7	248 214	17,3	12 149 599	18,4
15 à 29 ans	8 195	13,0	280 685	19,6	11 811 401	17,9
30 à 44 ans	11 672	18,5	295 519	20,6	12 741 340	19,3
45 à 59 ans	13 372	21,2	291 382	20,3	13 135 178	19,9
60 à 74 ans	12 058	19,2	191 535	13,4	10 010 730	15,2
75 ans ou plus	7 129	11,3	127 325	8,9	6 058 911	9,2

■ Moins de 15 ans ■ 15-29 ans ■ 30-44 ans ■ 45-59 ans ■ Plus de 60 ans

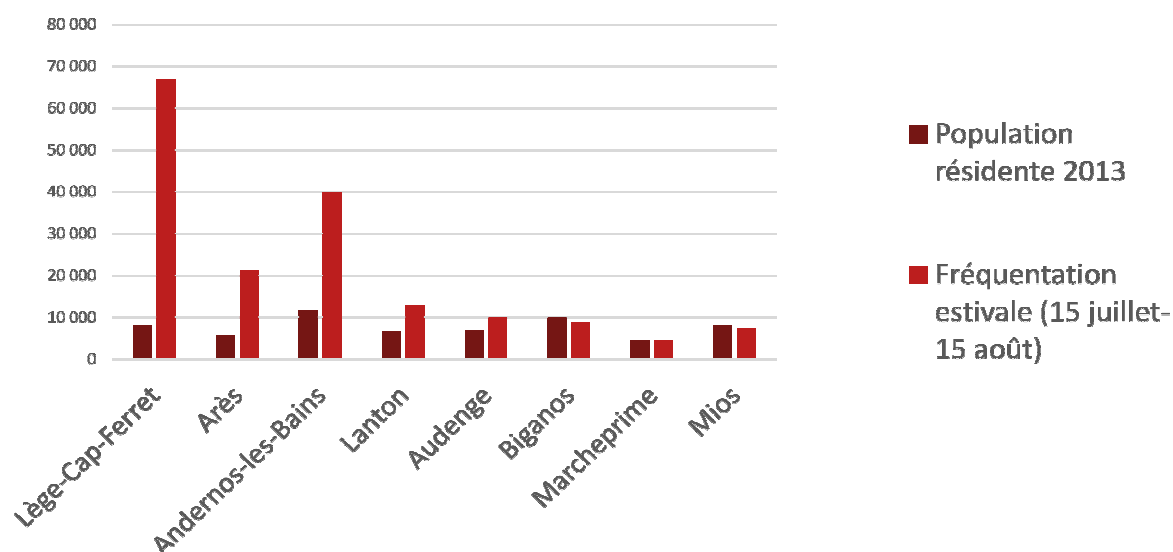


On a donc une population globalement âgée à l'échelle de la COBAN, en particulier dans les communes du Nord, caractérisée par :

- Sous-représentation des 15-29 ans
- Sur-représentation des plus de 60 ans

1.2.3 Une population qui triple en période estivale

Figure 5 : Populations résidentes et fréquentation estivale (Source : Scot BARVAL 2013)



Lieu de villégiature «historique», faisant partie des principaux points d'attraction du Littoral atlantique, le Bassin d'Arcachon se caractérise par une forte attractivité touristique.

De ce fait, la population de l'aire d'étude évolue très fortement au cours de l'année du fait de son attractivité touristique.

Le graphique ci-dessus montre une comparaison de la population résidente de l'aire d'étude et une estimation de la fréquentation estivale (entre le 15/07 et le 15/08) établie dans le cadre de l'élaboration du SCHEMA DE COHERENCE DU DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DU PAYS DU BASSIN D'ARCACHON ET DU VAL DE L'EYRE et reprise dans le SCoT du Pays du BARVAL.

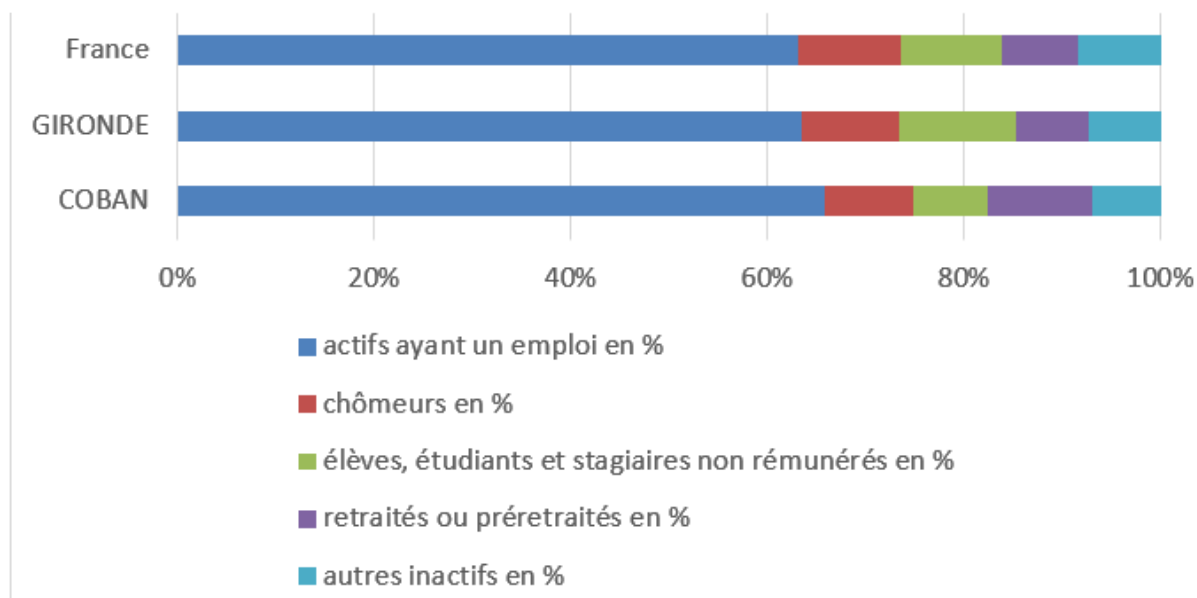
Les évolutions de fréquentation ne concernent pas le territoire de façon uniforme :

- Les trois communes du nord présentent un ratio fréquentation touristique estivale / population résidente supérieure à 3.4 (8.3 pour Lège Cap-Ferret)
- Les communes du sud présentent un ratio inférieur à 2.

1.2.4 11% de retraités dans la COBAN (7,5% Gironde et France)

Figure 6 : Répartition de la population 15 à 64 ans par type d'activité (EMP T1 valeurs 2014)

Répartition de la population 15 à 64 ans par type d'activité (EMP T1 valeurs 2014)	COBAN		GIRONDE		France	
Total	37 851		991 656		41 786 338	
Actifs en % (= Population Active)	28 350	74,9	727 876	73,4	30 712 958	73,5
actifs ayant un emploi en %	24 944	65,9	629 702	63,5	26 408 966	63,2
chômeurs en %	3 407	9,0	98 174	9,9	4 303 993	10,3
Inactifs en %	9 501	25,1	263 780	26,6	11 073 380	26,5
élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés en %		7,6		11,9		10,3
retraités ou préretraités en %		10,6		7,3		7,7
autres inactifs en %		7,0		7,4		8,5



La structuration de la population active de l'aire d'étude est à l'image de la pyramide des âges de sa population. Ainsi, la part de retraités (10,6%) est supérieure à celle constatée dans le département (7,3%) et celle en France (7,7%).

L'aire d'étude regroupe en outre une part d'étudiant (7,6%) plus faible que dans le département (11,9%) et en France (10,3%). Ce chiffre s'explique en partie par l'absence d'établissements de l'enseignement supérieur dans la zone d'étude.

Enfin, le taux de chômage global de la zone d'étude (9,0%) est comparable à celui de la Gironde (9,9%) et de la France (10,3%).

1.2.5 Nombre d'emplois multiplié par 2,3 dans la COBAN en 30 ans

Figure 7 : Evolution des emplois dans l'aire d'étude (Source : INSEE 2014)

Territoire	Emplois au lieu de travail			Rappel : évolution de la population
	1982	2014	Evolution	
COBAN	7 384	16 964 (*)	130%	119%
Gironde	440 296	639 999	45%	33%
France	21 367 136	26 356 978	23%	21%

En trente ans, le nombre d'emplois dans la COBAN a été multiplié par 2.3 dans la COBAN, contre 1.5 en Gironde et 1,2 en France.

Rapportée à l'évolution démographique, cette évolution de l'emploi est en réalité moins rapide qu'en Gironde, qui fait figure de territoire très dynamique à l'échelle de la France

(*) Chiffres INSEE parus le 12/10/2017 proposant des données concernant les caractéristiques de l'emploi en 2014 « Population active, emploi et chômage en 2014 ». 2 chiffres sont proosés sous cette rubrique 16 964 et 16 754.

1.2.6 23% des emplois dans la zone ne sont pas salariés

Figure 8 : Emplois (Dans la zone) selon le statut professionnel (Insee EMP T6 - 2014)

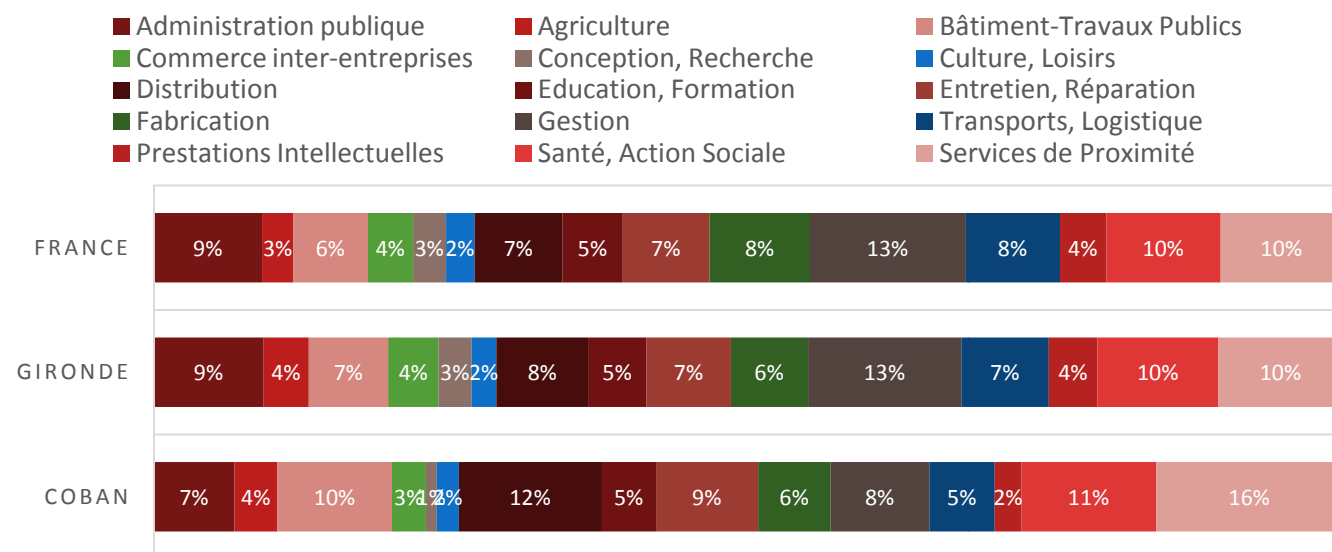
Emploi et activité (Insee EMP T5 - 2014)	COBAN	
Total		
Nombre d'emplois dans la zone	16 754	

Emplois (Dans la zone) selon le statut professionnel (Insee EMP T6 - 2014)	COBAN		GIRONDE		France	
Total	16 754		639 924		26 323 980	
Salariés	12 871	76,8	550 768	86,1	22 876 421	86,9
Non-salariés	3 883	23,2	89 156	13,9	3 447 560	13,1

Nota : Les non salariés sont des personnes qui travaillent mais qui sont rémunérées sous une autre forme qu'un salaire.

1.2.7 La sphère résidentielle, premier moteur économique du territoire

Figure 9 : Typologie des emplois dans l'aire d'étude (Source : INSEE 2013)



Des bases économiques diversifiées avec un risque cependant de fragilisation due à la prépondérance de la sphère résidentielle.

La caractéristique majeure du territoire est d'être un territoire d'accueil de populations, qu'elles soient touristiques ou résidentes. Cela se traduit sur la typologie des emplois présents dans l'aire d'étude. Un emploi sur deux appartient ainsi aux secteurs :

- Des services de proximité (16%, France : 10%)
- Santé, action sociale (11%, France : 10%)
- BTP (10%, France : 6%)
- Entretien réparation (9%, France : 7%)
- Education (5%, France : 5%).

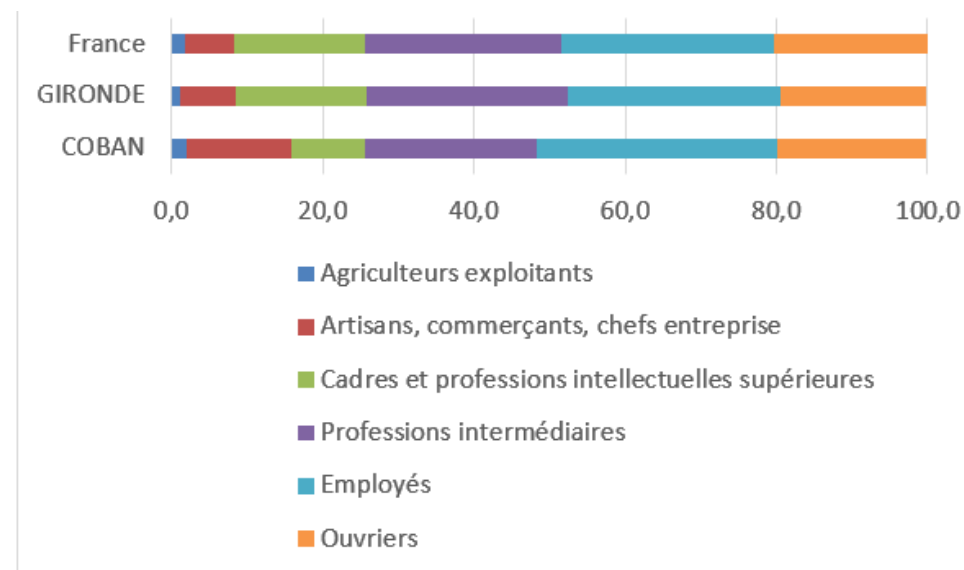
A contrario, le territoire compte en proportion peu d'emplois dans les secteurs de la fabrication, de la gestion et des prestations intellectuelles, qui génèrent plus de hauts revenus salariaux et attirent des populations qualifiées.

A l'avenir, avec le vieillissement prévisible de la population française et l'accentuation de l'héliotropisme, le poids de l'économie résidentielle devrait continuer de s'accroître par rapport aux fonctions de cadres et de production.

1.2.8 La part d'emploi des « Artisans, commerçants, chefs entreprise » 2 fois plus élevée qu'en Gironde ou en France

Figure 10 : Typologie des emplois dans l'aire d'étude (Source : INSEE 2013)

Emplois par catégorie socioprofessionnelle en 2014 (Insee EMP T7 - 2014)	COBAN		GIRONDE		France	
Total	16 964		639 999		26 323 776	
Agriculteurs exploitants	351	2,1	7 994	1,2	445 129	1,7
Artisans, commerçants, chefs entreprise	2 331	13,7	47 003	7,3	1 739 420	6,6
Cadres et professions intellectuelles supérieures	1 680	9,9	111 433	17,4	4 583 454	17,4
Professions intermédiaires	3 858	22,7	170 512	26,6	6 778 569	25,8
Employés	5 400	31,8	179 842	28,1	7 385 118	28,1
Ouvriers	3 345	19,7	123 215	19,3	5 392 086	20,5



La part d'emploi sur le territoire de la COBAN des « Artisans, commerçants, chefs entreprise » est 2 fois plus élevée (13,7%) qu'en Gironde (7,3%) ou en France (6,6%).

A contrario, la part d'emploi sur le territoire de la COBAN des « Cadres et professions intellectuelles supérieures » est beaucoup plus faible (9,9%) qu'en Gironde (17,4%) et en France (17,4%).

1.2.9 63% des ménages fiscaux de la COBAN sont imposés (58% en Gironde)

Figure 11 : Ménages fiscaux de l'année (Insee REV T1 - 2014) et Salaire net horaire moyen total (en euros) selon la catégorie socioprofessionnelle (Insee SAL G1 - 2014)

Ménages fiscaux de l'année (Insee REV T1 - 2014)	COBAN	GIRONDE	France
Nombre de ménages fiscaux	29 472	654 527	
Nombre de personnes dans les ménages fiscaux	67 048	1 484 470	
Médiane du revenu disponible par unité de consommation (en euros)	22 112	20 979	
Part des ménages fiscaux imposés (en %)	63,1	58,7	
Salaire net horaire moyen total (en euros) selon la catégorie socioprofessionnelle (Insee SAL G1 - 2014)	COBAN	GIRONDE	France
Ensemble	13,9	13,9	14,4
Cadres*	25,1	24,1	26,0
Professions intermédiaires	14,7	14,4	14,8
Employés	10,4	10,5	10,7
Ouvriers	11,6	11,0	11,1

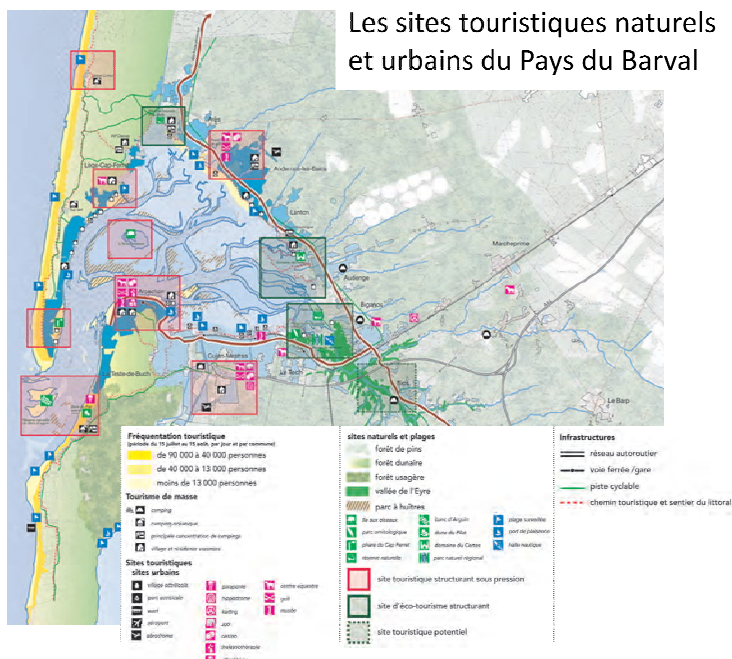
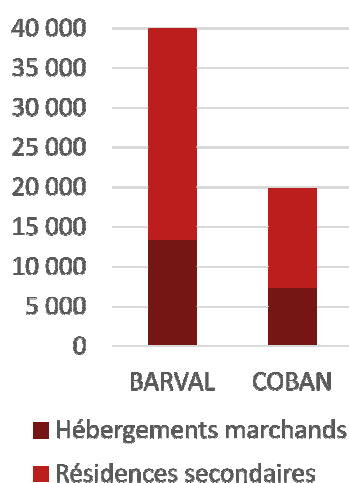
Les ménages de la COBAN disposent de revenus plus élevés (22 112 €) que les ménages Girondins (20 979 €). En conséquences, 63% des ménages fiscaux de la COBAN sont imposés (58% en Gironde).

Le salaire net horaire moyen est en revanche équivalent pour la COBAN que pour la Gironde ou la France.

1.2.10 Le tourisme, un secteur incontournable de l'économie locale

Figure 12 : Principaux sites touristiques du BARVAL (Source : Scot BARVAL 2013)

Hébergements touristiques dans l'aire d'étude



Les sites touristiques naturels et urbains du Pays du Barval

En termes économiques, l'impact économique du tourisme est incontestable, même s'il demeure difficile à évaluer. Cependant, une étude estime les retombées touristiques à 293,3 millions d'euros sur la période mai-septembre, la plus intense touristiquement sur

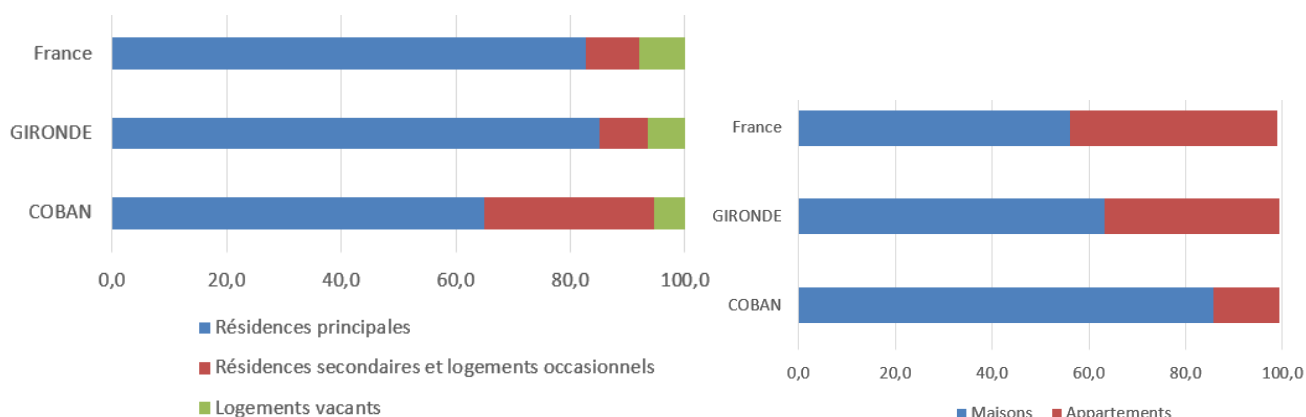
l'année (source : CRTA - 2011). Elles concernent principalement les dépenses de nourritures (31 %) et d'hébergement (27 %) mais aussi de loisirs (20 %).

En concentrant à la fois une part importante des résidences secondaires (44%) et des hébergements marchands (55%), ainsi que des sites touristiques du pays BARVAL, l'aire d'étude capte une bonne partie de ce revenu. Toutefois, les 8 communes n'ont pas le même poids dans l'offre touristique et la capacité d'attraction du Littoral prend ici tout son volume. Les communes littorales regroupent la majorité des principaux sites touristiques : les plages océanes, les ports et villages ostréicoles, les lieux centraux d'animation, les sites naturels et patrimoniaux et les pôles d'équipements de loisirs et tourisme.

Ces disparités se retrouvent également sur les nuisances liées aux déplacements dans l'aire d'étude. En particulier, le trafic augmente de façon très importante sur les axes routiers des communes du nord de la COBAN en période estivale.

Figure 13 : Catégories et types de logements (Insee LOG T2 - 2014)

Catégories et types de logements (Insee LOG T2 - 2014)	COBAN	GIRONDE	France
Total	43 052	814 134	34 800 382
Résidences principales	27 977 65,0	692 290 85,0	28 766 069 82,7
Résidences secondaires et logements occasionnels	12 791 29,7	69 158 8,5	3 286 761 9,4
Logements vacants	2 284 5,3	52 686 6,5	2 747 551 7,9
Maisons	36 937 85,8	515 310 63,3	19 503 627 56,0
Appartements	5 874 13,6	292 769 36,0	14 944 498 42,9



Cette étude montre que l'essentiel des logements de la COBAN sont des maisons (86%) pour 63% et Gironde et 56% en France.

Elle montre également que les résidences secondaires représentent une part des logements de la COBAN très élevée (29,7%) pour 8,5% et Gironde et 9,4% en France.

Ces chiffres sont révélateurs d'un secteur très touristique.

Figure 14 : *Nombre et capacité des hôtels et des campings (Insee TOU T1 et T2 - 1er janvier 2017)*

Nombre et capacité des hôtels (Insee TOU T1 - 1er janvier 2017)		COBAN		GIRONDE	France
			% COBAN / Gironde		
	Nombre d'hôtels	27	8,1	335	
	Nombre de chambres	449	3,5	12 922	

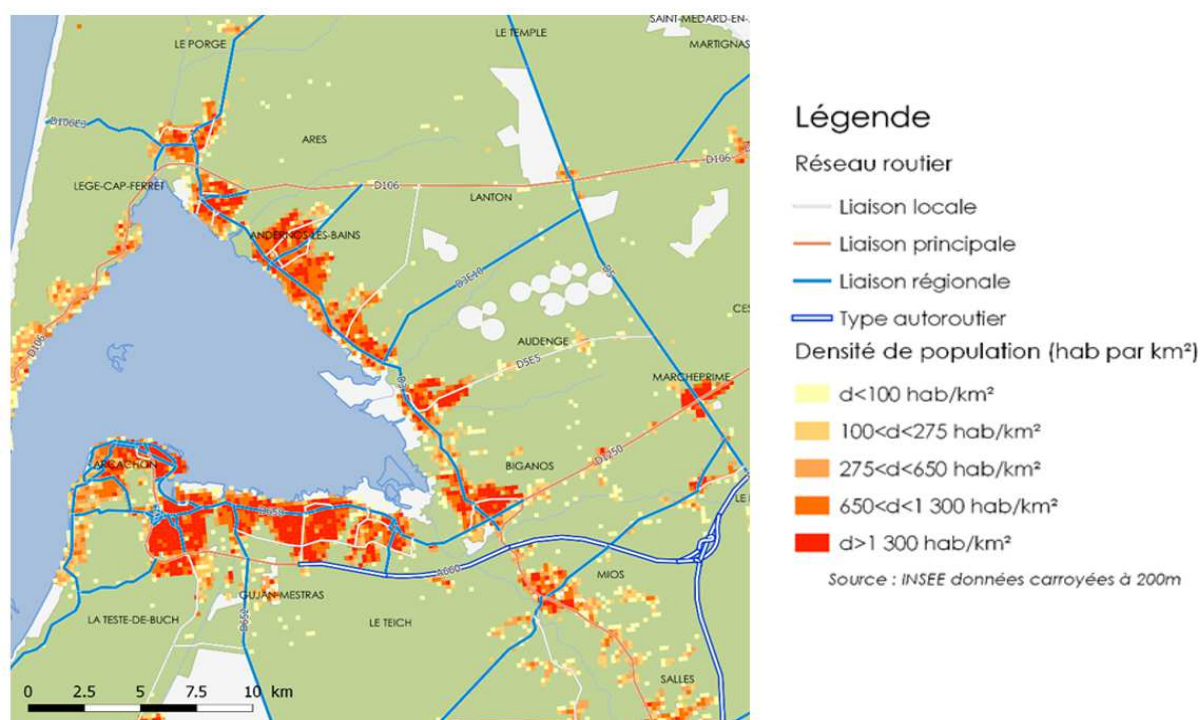
Nombre et capacité des campings (Insee TOU T2 - 1er janvier 2017)		COBAN		GIRONDE	France
			% COBAN / Gironde		
	Nombre de campings	26	15,6	167	
	Capacité (nombre d'emplacements)	6 439	18,3	35 209	

Ces données montrent qu'une part significative des hôtels et des campings sont situés sur le territoire de la COBAN.

1.3 Principaux pôles générateurs de déplacement

1.3.1 Zones urbanisées (93% de la population de la COBAN vit dans une commune traversée par la RD3)

Figure 15 : Densités de population autour de la RD3 (Source : INSEE 2013)



L'aire d'étude compte une population de 61 709 habitants (2013).

Limitée du côté Est par les Landes, la zone urbanisée ne s'étend que très peu dans les terres, à l'exception de Marcheprime et Mios, qui constituent deux enclaves sur cette zone forestière.

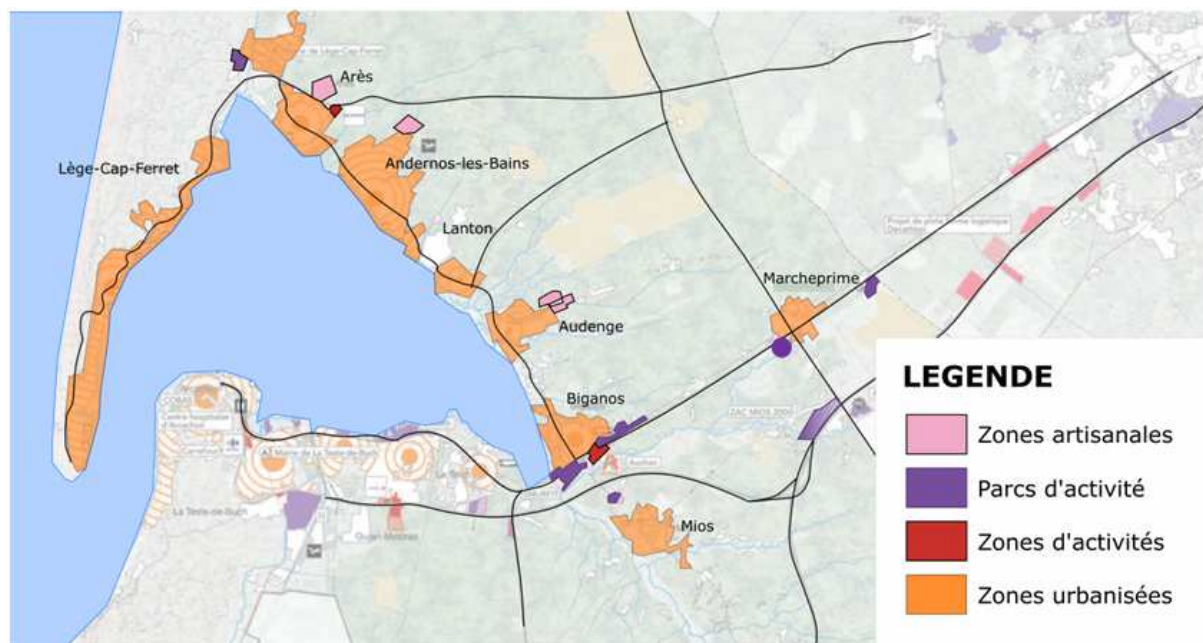
Au final, les populations de la COBAN sont concentrées le long du littoral, et en particulier le long de la RD3 : 93% de la population de la COBAN vit dans une commune traversée par cet axe.

93% de la population de la COBAN (7 communes sur 8 : exceptée Marcheprime) vit en bordure de la RD3. On note toutefois, la présence de plusieurs hameaux ou "bourgs satellites" situés en rétro-littoral de la COBAN (Lubec, Blagon, Hougeyra, Lacanau de Mios), dont certains concentrent de plus en plus de population (Lacanau-de-Mios).

Communes COBAN		
LEGE-Cap-Ferret	8 106	57 161 +92,63%
ARES	5 806	
ANDERNOS	11 575	
LANTON	6 569	
AUDENGE	6 899	
BIGANOS	9 950	
MIOS	8 256	
Marcheprime	4 548	
SYBARVAL		

1.3.2 Principales zones commerciales et d'activité

Figure 16 : Principales zones artisanales, d'activités et commerciales



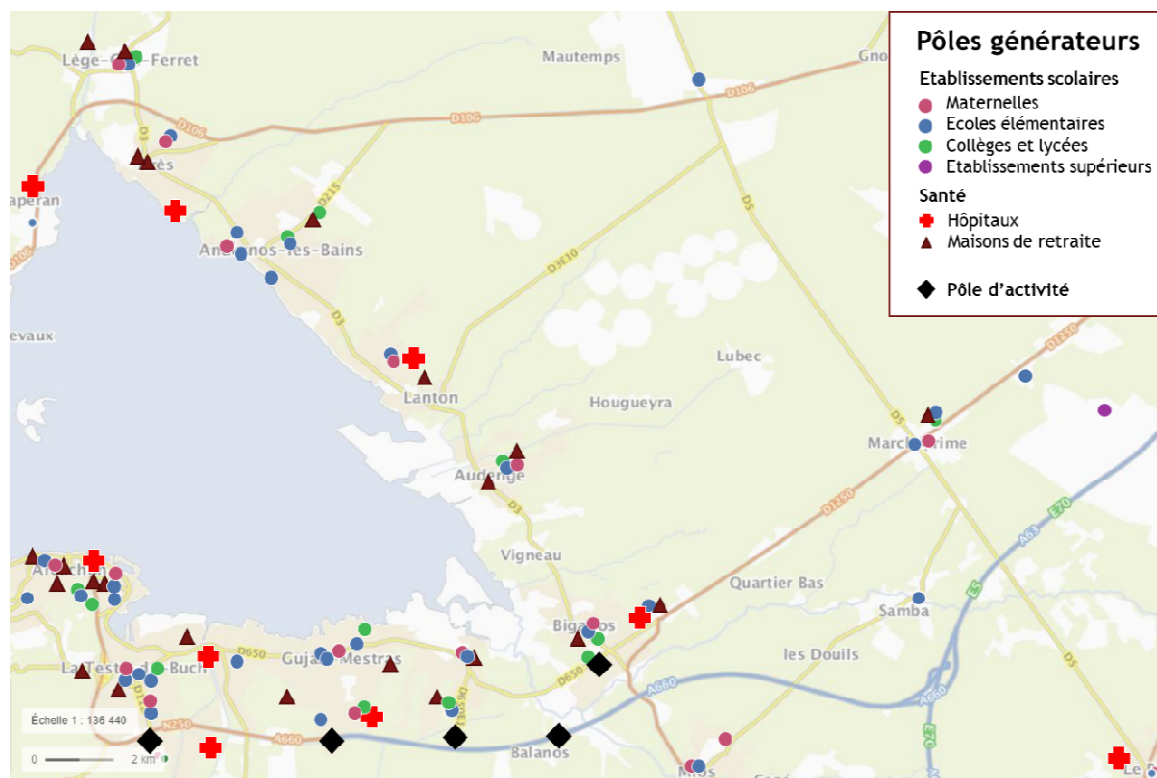
Dans l'aire d'étude, outre les zones urbanisées qui regroupent une part significative des emplois, les entreprises et commerces sont implantés dans diverses zones artisanales et d'activités, réparties de façon relativement homogène à l'échelle du territoire.

Les réserves disponibles, autour du Bassin principalement, sont relativement faibles et les principaux sites d'accueil économique sont aujourd'hui remplis.

La carte précédente met à nouveau en évidence le rôle central de la RD3 pour la desserte des emplois, compte tenu de son positionnement par rapport aux différents lieux évoqués précédemment.

1.3.3 Pôles générateurs de déplacements liés à la vie locale

Figure 17 : Principaux pôles générateurs de déplacements de l'aire d'étude

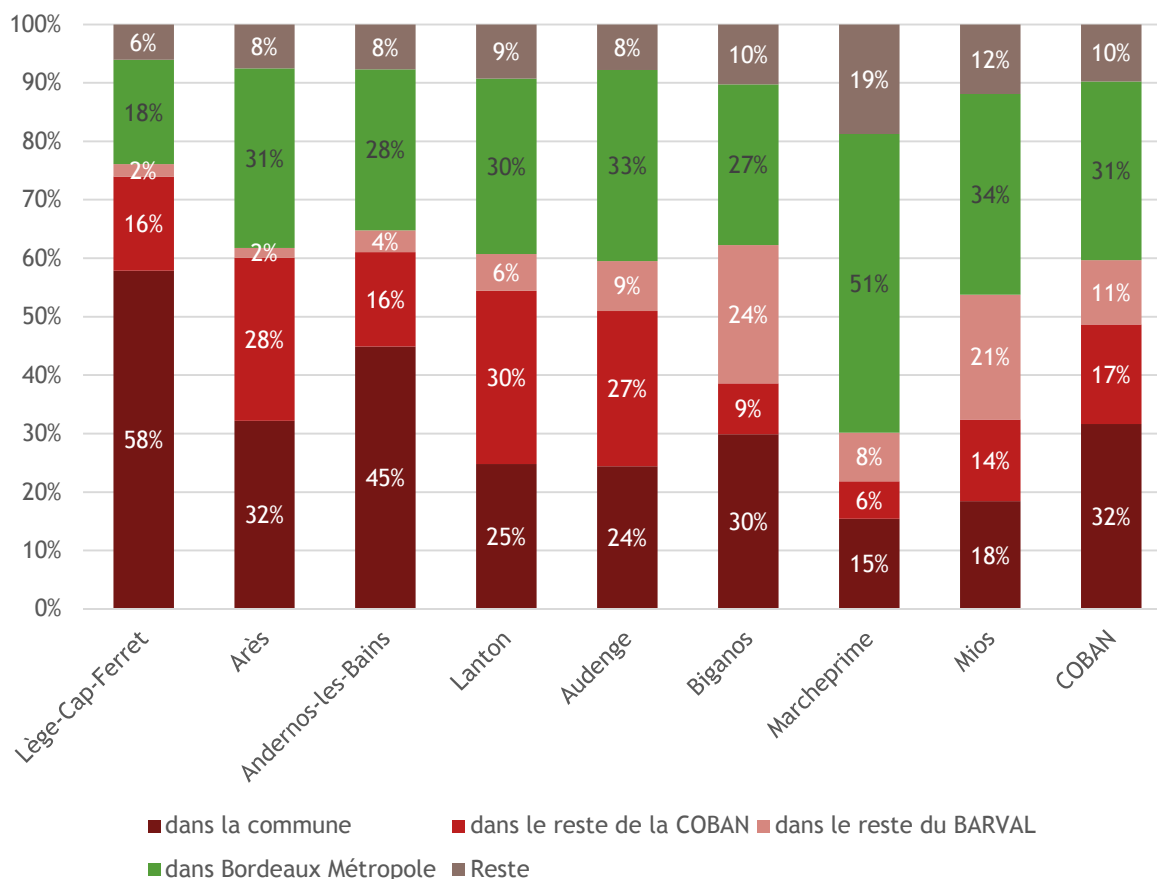


Les principaux pôles administratifs, de santé et d'enseignement de la COBAN se situent directement le long ou à proximité de la RD3. Plus globalement, le sud du Bassin d'Arcachon (en particulier les zones littorales d'Arcachon, de La Teste-de-Buch et de Gujan-Mestras) sont particulièrement riches en pôles d'attractivité y compris pour le territoire d'étude. En effet, le sud du bassin dispose d'équipements dont ne dispose pas le territoire d'étude comme les établissements d'enseignement supérieurs ou encore des zones d'activités générant ainsi des déplacements. Notamment via la RD3 pour rejoindre ces équipements.

1.3.4 Déplacements domicile-travail (Données INSEE 2013)

➤ Répartition des lieux d'emplois (des résidents actifs) selon la commune

Figure 18 : Répartition des lieux d'emplois selon la commune



La COBAN compte environ 23 500 résidents actifs. 49% des résidents actifs de l'aire d'étude travaillent à l'intérieur de celle-ci, dont 32% dans leur propre commune de résidence. Un volume équivalent de travailleurs (31%) ont leur lieu d'emploi dans la métropole Bordelaise. Enfin, peu d'emplois sont captés par le reste du Sybarval : 11% sont captés par le Sud du bassin d'Arcachon.

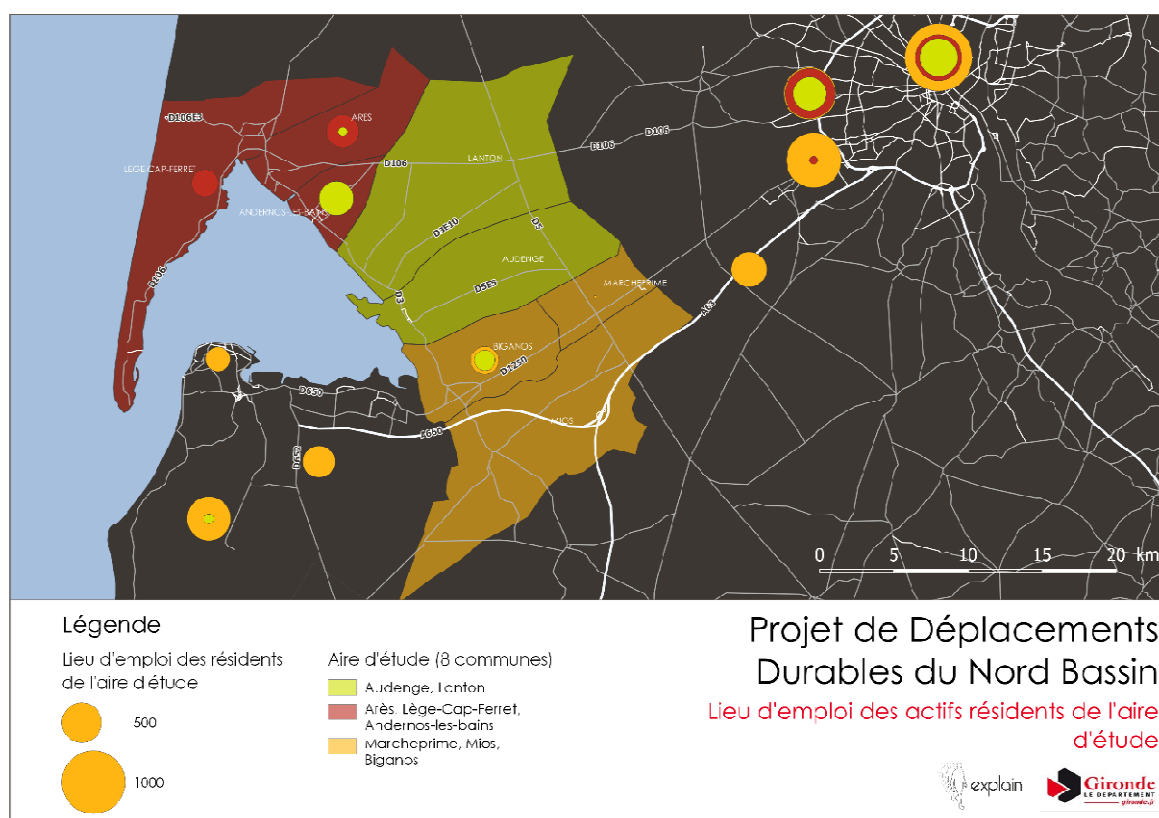
Plus localement, la commune de Lège Cap-Ferret se démarque du reste de l'aire d'étude par une part de résidents travaillant dans la commune très élevée (58%).

A l'inverse, les habitants de Marcheprime travaillent peu dans la zone d'étude (21%) et concentrent la majorité de leurs emplois dans la métropole Bordelaise (51%) et dans le reste du territoire français (19%). Cela s'explique notamment par le faible nombre d'emplois dans cette commune ainsi que la proximité géographique avec Bordeaux. Par ailleurs, son positionnement enclavé à plus de 10 km des autres zones urbanisées du territoire ne favorise pas ces échanges.

La carte ci-dessous met en relation la localisation géographique des lieux d'emplois des habitants de l'aire d'étude, en fonction de leur secteur de résidence. Celle-ci met en évidence :

- D'une part, la proportion importante des résidents du bassin qui travaillent à proximité de leur résidence :
 - 32% travaillent dans leur commune de résidence, soit 7 600 actifs ;
 - 49% au sein de la COBAN. Les déplacements domicile-travail entre les communes de la COBAN concernent donc 17% des actifs résidents, soit 4 000 actifs ;
- D'autre part, le rôle de la métropole Bordelaise comme principale zone d'emploi hors bassin pour les résidents de l'aire d'étude. Elle est le lieu d'emploi pour près de 7 300 résidents de l'aire d'étude, soit plus de 30% des actifs résidents.

Figure 19 : Lieu d'emplois des résidents actifs de l'aire d'étude

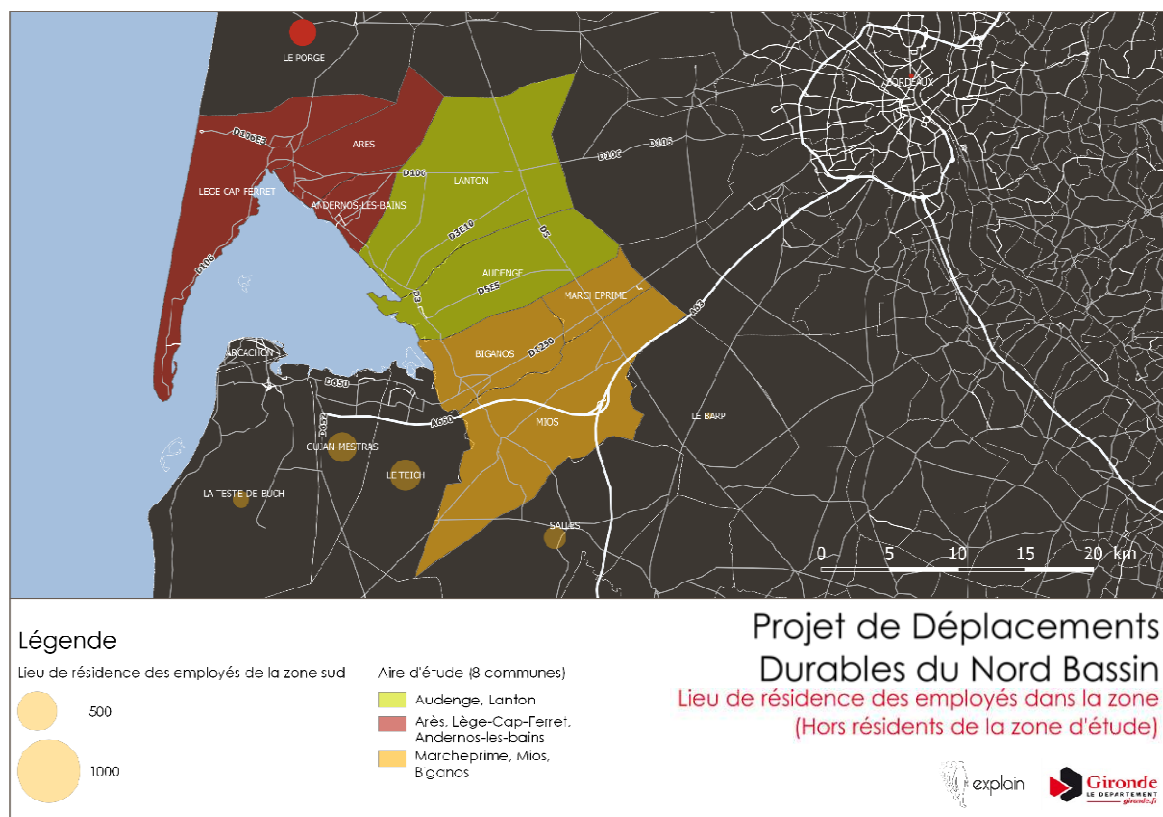


La zone d'étude attire peu d'actifs depuis l'extérieur, à l'exception du sud-ouest du bassin (Arcachon, la Teste-de-Buch, Gujan-Mestras) dont quelques actifs travaillent dans le secteur sud de l'aire d'étude. Au global, la COBAN attire 4 000 employés résident en dehors de l'aire d'étude, soit 26% des employés de la zone.

Ainsi, les flux en échange avec la métropole bordelaise sont déséquilibrés, et largement orientés vers Bordeaux en heure de pointe du matin et dans le sens inverse en heure de pointe du soir.

➤ Lieu de résidence des actifs résidant à l'extérieur de la zone d'étude

Figure 20 : Lieu de résidence des actifs résidant à l'extérieur de la zone d'étude



La COBAN compte 16 425 emplois dont 49% occupés par des résidents en dehors de la zone d'étude. La carte ci-dessus permet de constater que les travailleurs du territoire d'étude ne résidant pas sur ce même territoire sont en grande majorité issus du sud du Bassin d'Arcachon (La Teste, Gujan-Mestras ou le Teich) ou du Nord (Le Porge) en se reportant sur les zones d'emploi les plus proches. On constate donc l'attractivité très locale des emplois du territoire d'étude.

Figure 21 : *Etablissements scolaires du territoire d'étude*

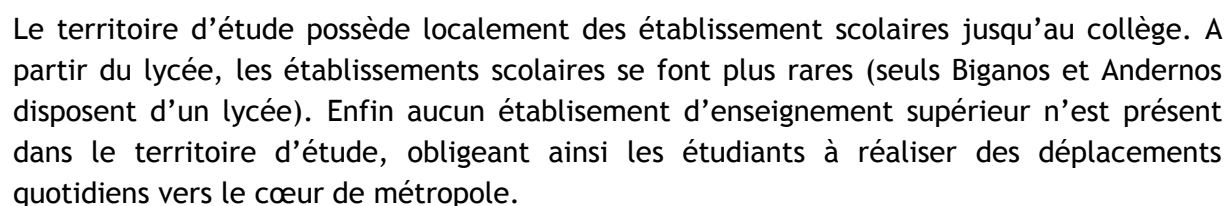
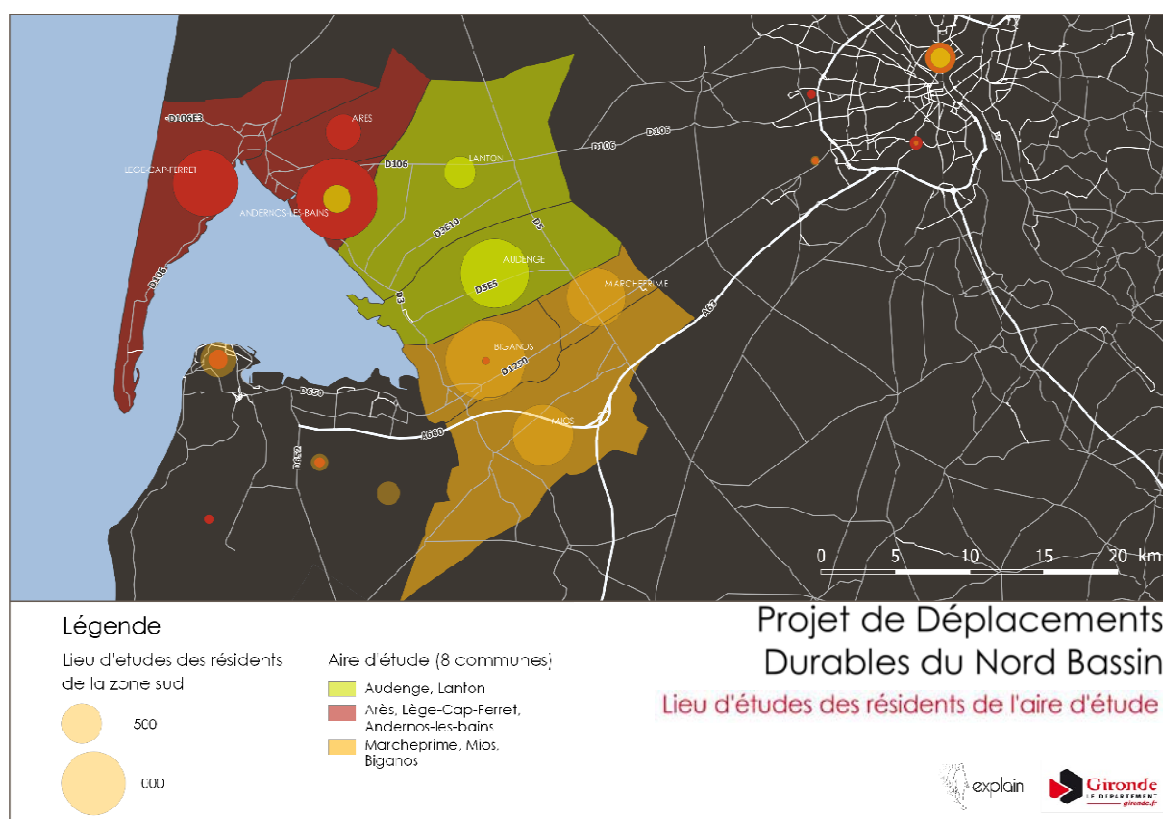


Figure 22 : Liste des établissements scolaires sur le territoire d'étude

	Primaire (Ecoles maternelles et élémentaires)	Collèges	Lycées
Lège Cap-Ferret	Ecole élémentaire de Lège	Collège Jean Cocteau	
	Ecole maternelle de Lège "les Pitchouns"		
	Ecole primaire de Claouey		
	Ecole primaire de Cap Ferret		
Andernos-les-Bains	Ecole maternelle du Coulin	Collège André Lahaye	Lycée Nord-bassin (Lycée d'Enseignement Général)
	Ecole maternelle de Capsus		
	Ecole maternelle du Bétay		
	Ecole primaire du Bétay		
	Ecole élémentaire de Capsus		
	Ecole élémentaire Jules Ferry		
Arès	Ecole maternelle "W. Bordes-Süe"		
	Ecole élémentaire		
Audenge	Ecole maternelle et élémentaire Ernest Valentin de Boissère	Collège Jean Verdier	
Lanton	Ecole maternelle Georges Brassens		
Biganos	Groupe scolaire du Lac Vert	COLLÈGE JEAN ZAY	Lycée de la Côte D'Argent
	Maternelle Marcel Pagnol		
	Ecole élémentaire Jules Ferry		
Marcheprime	Ecole maternelle SERGE TRUT	Collège GASTON FLAMENT	
	Ecole élémentaire MAURICE FOGNET		
	Ecole privée SAINTE-ANNE		
Mios	Écoles maternelle et élémentaire "Ramonet"	Collège de Mios	
	Ecole primaire & maternelle de Lillet		
	Ecole primaire "Les Écureuils"		
	Ecole maternelle Mios bourg "La Fauvette Pitchou"		
	Ecole maternelle Privée Montessori – Ecol'o Bambins		

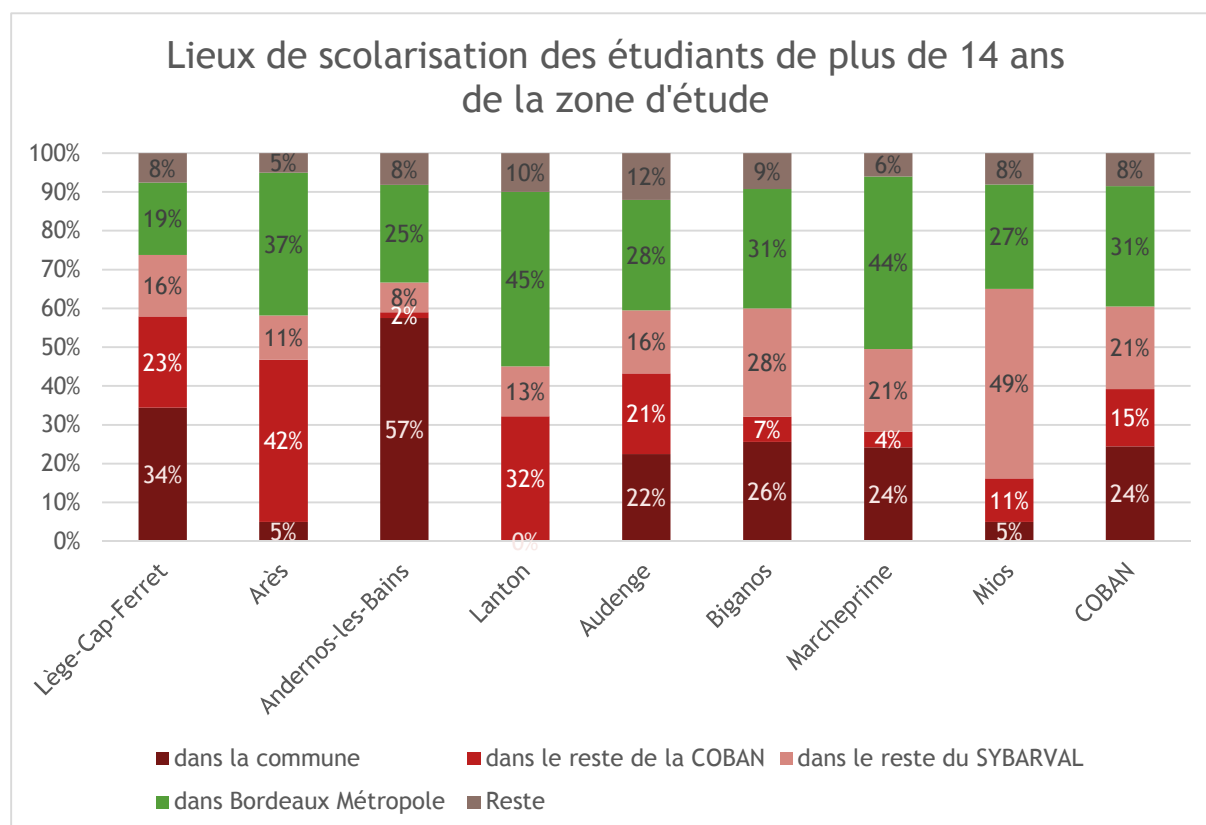
Figure 23 : Lieux d'études des résidents de l'aire d'étude



4 700 résidents de la COBAN sont des étudiants de plus de 14 ans.

La COBAN dispose de deux lycées situés à Biganos et à Andernos-les-Bains.

Figure 24 : Lieux de scolarisation des étudiants de plus de 14 ans de la zone d'étude

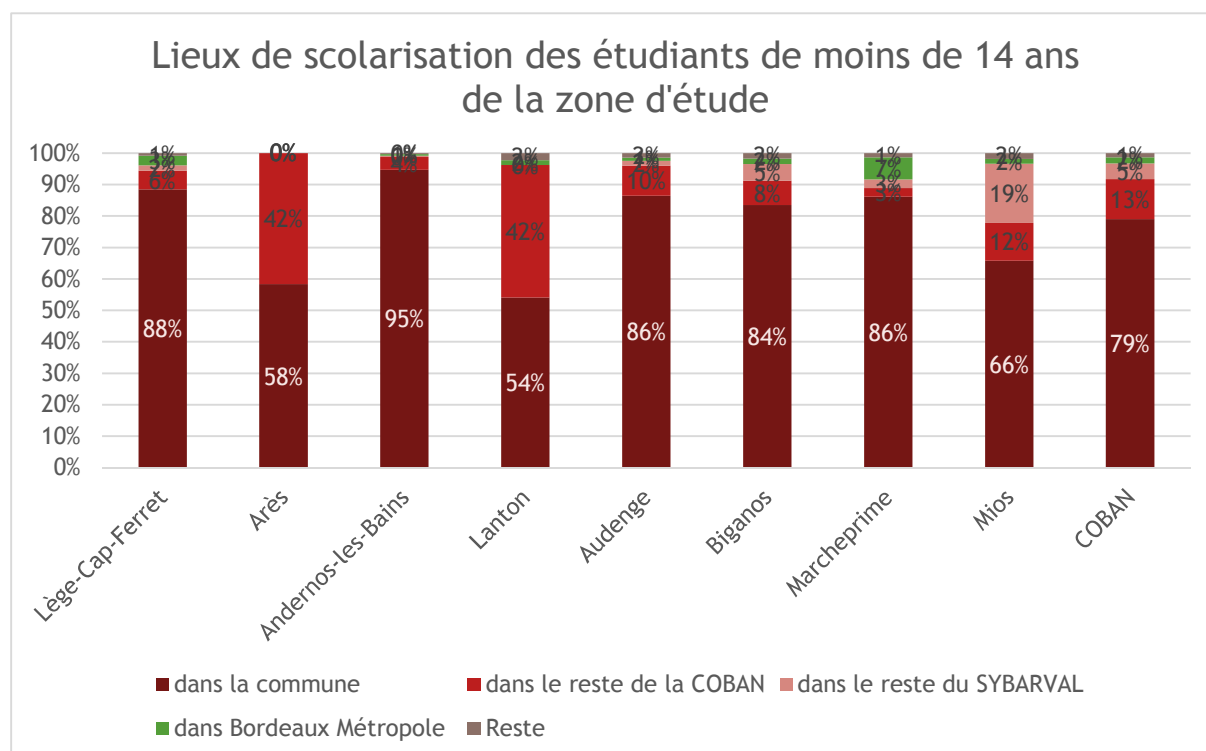


Les étudiants de plus de 14 ans sont fortement attirés par la métropole bordelaise (31%) mais restent majoritairement dans le pays BARVAL (60%). A l'image des déplacements domicile-travail, la commune de Marcheprime est davantage orientée vers la métropole Bordelaise que vers le reste de la zone d'étude puisque 44% de ses étudiants de plus de 14 ans y sont scolarisés.

Par ailleurs aucun établissement de l'enseignement supérieur n'est présent dans la zone d'étude. Les plus proches de la zone d'étude se situent à Bordeaux. Les étudiants déclarant résider dans l'aire d'étude et étudier à Bordeaux sont au nombre de 1 500 soit près du tiers des étudiants de l'aire d'étude¹.

¹ Ces données, issues du recensement de la population de l'INSEE, sont cependant à prendre avec précaution puisque de nombreux étudiants déclarent leur domicile familial comme lieu d'habitation bien qu'ils soient en réalité logés dans un logement étudiant. Ce biais a donc tendance surévaluer la part de déplacement vers l'extérieur de la commune de résidence.

Figure 25 : Lieux de scolarisation des étudiants de moins de 14 ans



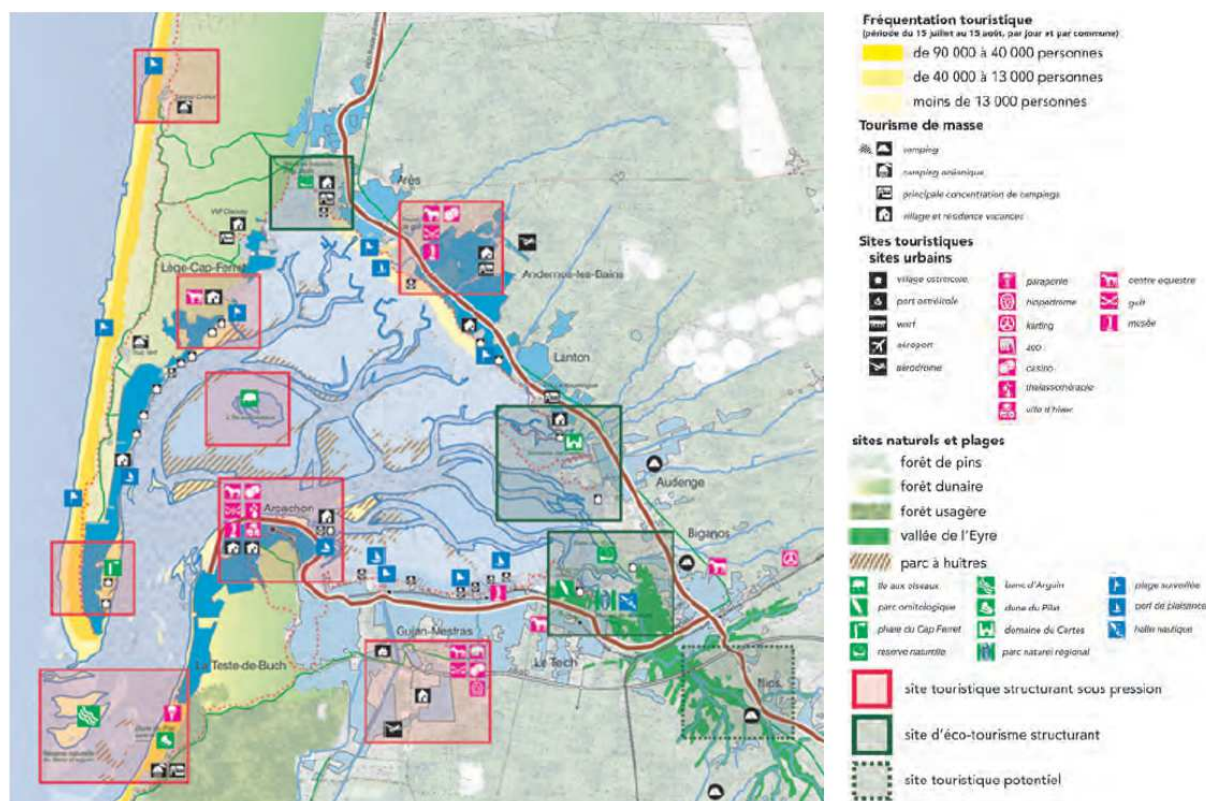
7 600 résidents de la COBAN sont étudiants de moins de 14 ans.

Pour les moins de 14 ans des établissements scolaires (maternelles, écoles primaires et collèges) sont présents dans toutes les communes de la zone d'étude. La majorité de ces élèves sont donc scolarisés dans leur commune de résidence (79% des moins de 14 ans sont scolarisés dans leur commune de résidence). Cette valeur moyenne est cependant à nuancer entre les communes possédant l'ensemble des établissements scolaires de la maternelle au collège (Lège Cap-Ferret, Andernos-les-Bains, Audenge, Biganos, Marcheprime) pour lesquelles les taux d'étudiants de moins de 14 ans scolarisés dans la commune sont supérieurs à 80% et les communes ne disposant pas de collège (Arès, Lanton et Mios²) pour lesquelles ce même taux est inférieur à 60%. Marcheprime semble encore une fois très orientée vers la métropole Bordelaise puisque 7% de ses étudiants de moins de 14 ans y sont scolarisés (contre seulement 2% pour l'ensemble de la COBAN).

² Les données présentées n'intègrent pas l'ouverture d'un nouveau collège dans la commune de Mios depuis la rentrée 2016

1.3.6 Principaux sites touristiques

Figure 26 : Principaux sites touristiques du Bassin d'Arcachon (Source : Scot du BARVAL 2013)

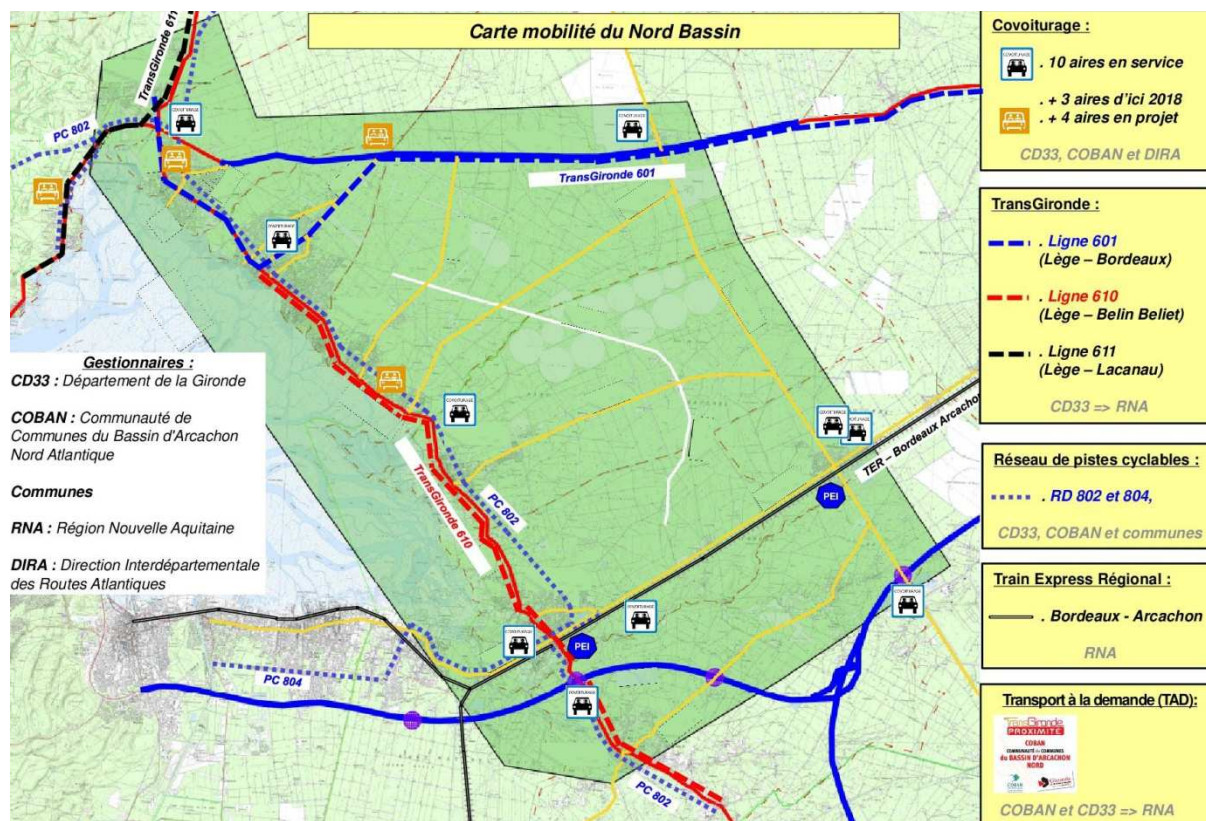


Les principaux lieux touristiques de l'aire d'étude, se situent à proximité du littoral du Bassin et sont directement desservis par la RD3 qui connaît de très forts niveaux de trafic en période estivale notamment, tant pour l'accès aux sites touristiques du périmètre d'étude qu'en transit pour l'accès aux sites touristiques notamment sur la côte sud du Bassin (Arcachon, Teste-de-Buch, Gujan-Mestras).

1.4 Analyse des offres de mobilité dans l'aire d'étude

1.4.1 Cartes des offres de mobilité

Figure 27 : Carte des mobilités



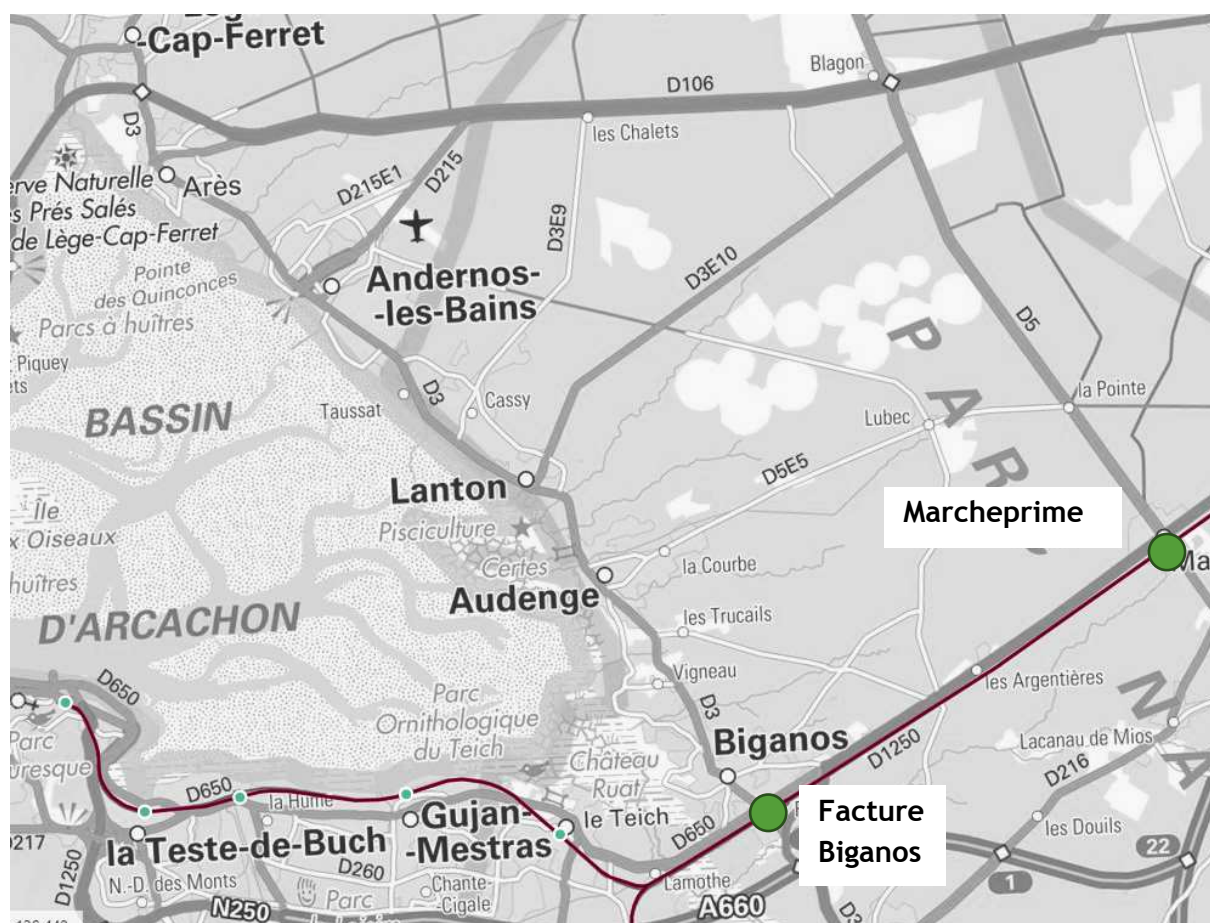
1.4.2 Train Express Régional (R.N.A.)

➤ Collectivités compétentes :

- RNA : Région Nouvelle Aquitaine

➤ Description de l'offre existante :

Deux gares TER de la ligne Bordeaux - Arcachon se situent dans l'aire d'étude, à Marcheprime et Biganos. Le TER permet de relier Bordeaux à Arcachon (Ligne 32), aux Landes (Mont-de-Marsan) et au Pays Basque en passant par les gares de Marcheprime et de Biganos. La ligne 32 permet de relier Biganos à Bordeaux en 25 minutes pour les liaisons directes et 30 minutes pour les liaisons omnibus ;

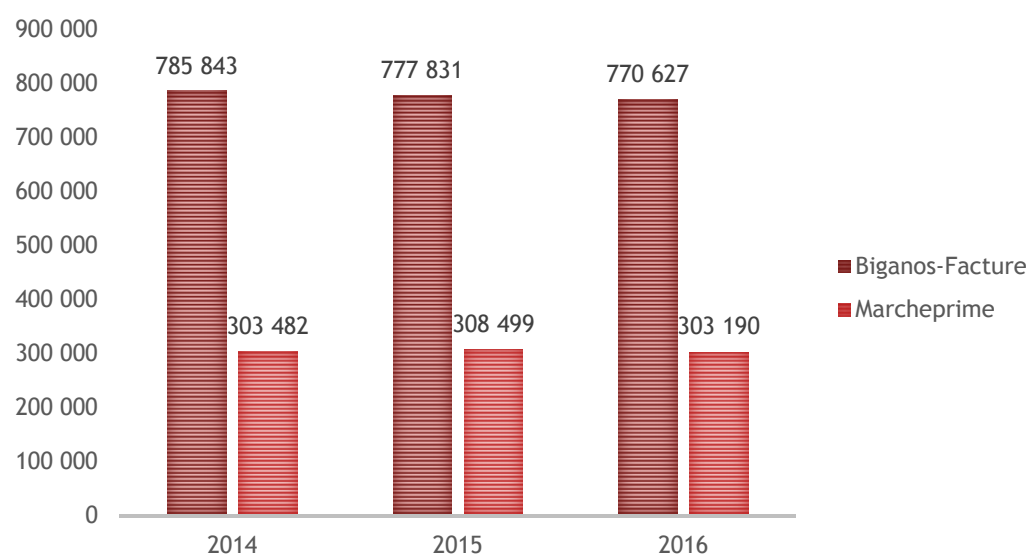


En semaine, la gare de Biganos est desservie 78 fois par jours et par sens tandis qu'à Marcheprime on compte 26 allers-retours par jour. En heure de pointe, les fréquences de passage varient de 10 à 20 minutes selon le sens de circulation.

L'amplitude de passage est relativement large, en permettant de rejoindre Bordeaux dès 5h35 le matin et un dernier retour à 22h35 (voir même 00 :25 le vendredi soir)

Ainsi une fréquence de 4 trains par heure est mise en place en heure de pointe du matin pour aller vers Bordeaux et en heure de pointe du soir pour les retours vers Andernos-Lège Cap Ferret. En dehors de ces créneaux horaires particuliers, l'offre de transport est faiblement dimensionnée, proposant au mieux un passage par heure.

Figure 28 : Fréquentation des gares de l'aire d'étude (Source : SNCF, Open data)



Evolution du nombre de voyageurs					
		2014	2015	2016	Evolution 2014 / 2016
Gare de Biganos		785 843	777 831	770 627	-1,94 %
Gare de Marcheprime		303 482	308 499	303 190	-0,10 %

Avec près de 771 000 voyages au départ, la gare de Biganos est plus de deux fois plus fréquentée que la gare de Marcheprime. Sa fréquentation est toutefois en diminution légère depuis 2014, tandis que celle de Marcheprime oscille légèrement autour de 303 000 voyages par an.

La fréquentation moins importante de la gare de Marcheprime par rapport à celle de Biganos peut s'expliquer par son plus faible niveau de desserte et par une plus faible concentration de population autour du PEI (Pôle d'Echange Intermodal). Toutefois, la gare de Marcheprime a réouvert en 2009, (il y a donc peu de temps) et sa fréquentation ne fait que se consolider. Devenue un PEI, la gare se montre encore plus attractive.

➤ Synthèse des difficultés :

- Pas de connexion de la gare de Marcheprime avec les transports collectifs ;
- Des conditions de stationnement vélo et voiture perfectibles : saturation des parkings en gare (Biganos) et défaut de stationnement vélos sécurisés (Biganos notamment) ;
- Une intermodalité perçue comme contraignante et peu performante : ruptures de charge, temps d'attente (moyenne à 20 minutes aux heures de pointes), des fréquences mal adaptées.

1.4.3 Transports en commun, réseau TransGironde (R.N.A.)

➤ Collectivités compétentes :

- RNA : Région Nouvelle Aquitaine (Depuis le 1^{er} septembre 2017)

➤ Historique :

- Politique du département de la Gironde (ensemble de la Gironde) :
 - 52 lignes régulières, 350 communes desservies, 5,28 millions de voyages, des lignes de transport scolaire, transport des PMR, TAD, ...
 - Depuis le 1er septembre service transféré à la Région Nouvelle Aquitaine

➤ Description de l'offre existante :

L'offre de transports collectifs routiers dans la zone d'étude se limite à deux lignes exploitées par TransGironde :

- Ligne 601 (Entre Lège-Cap-Ferret et Bordeaux Saint-Jean) :
 - la ligne de bus 601, qui relie Bordeaux à Lège-Océan, cette ligne emprunte notamment la RD 106 de Bordeaux à Andernos-les-Bains puis la RD3 à Andernos-les-Bains, Arès et Lège-Cap-Ferret. Cette ligne relie Andernos-les-Bains à Bordeaux en approximativement 1h30³.
 - Ligne fréquentée par les actifs du territoire et tournée vers la métropole,
 - Jours semaine = 18 voyages (Lège/Bordeaux) et 20 voyages (Bordeaux/Lège)
 - 09/2011=>06/2012 (160 000 voyages) à 09/2016=>06/2017 (323 000 voyages) = + 100% (en 5 ans) x2
- Ligne 610 (Entre Lège-Cap-Ferret et Belin-Beliet) :
 - la ligne de bus 610, qui emprunte la RD3 sur l'ensemble de la zone d'étude. Celle-ci relie notamment Lège Cap Ferret à Biganos en 30 minutes.
 - Ligne transverse passant par la gare de Biganos intéressante pour des liaisons de proximité,
 - Jours semaine = 10 voyages (Lège/Belin) et 10 voyages (Belin/Lège)
 - 09/2011=>06/2012 (18 000 voyages) à 09/2016=>06/2017 (52 000 voyages) = + 190% (en 5 ans) x3

Spatialement, ces deux lignes permettent de couvrir une bonne partie des déplacements internes à la zone d'étude puisque les zones urbanisées sont très resserrées autour de la RD3. La ligne 610 permet par ailleurs de réaliser une correspondance avec le TER en gare de Biganos-Facture.

³ Horaires théoriques. Un allongement de temps de parcours vers Bordeaux d'au plus 10 minutes est estimé par le transporteur durant les heures de pointes en lien avec la congestion routière

Figure 29 : Evolution du nombre de voyage (Septembre 2011 à juin 2017)

			Sept 11 à juin 12	Sept 12 à juin 13	Sept 13 à juin 14	Sept 14 à juin 15	Sept 15 à juin 16	Sept 16 à juin 17	Evolution 06-12 / 06-17
Ligne 601	Bordeaux - Lège-Cap Ferret	Scolaires	91 176	84 781	86 931	91 627	96 415	105 774	+ 16%
		Commercial	68 264	160 513	191 935	197 809	198 488	217 926	+ 219%
		Total	159 440	245 294	278 866	289 436	294 903	323 700	+ 103%
Ligne 610	Belin-Beliet - Andernos	Scolaires	3 538	5 424	8 203	8 987	9 614	16 347	+ 362%
		Commercial	14 472	22 208	24 799	27 739	27 777	35 622	+ 146%
		Total	18 010	27 632	33 002	36 726	37 391	51 969	+ 189%

Source : RNA (Novembre 2017)

Figure 30 : Plan des lignes de bus TransGironde - TransGironde 2016

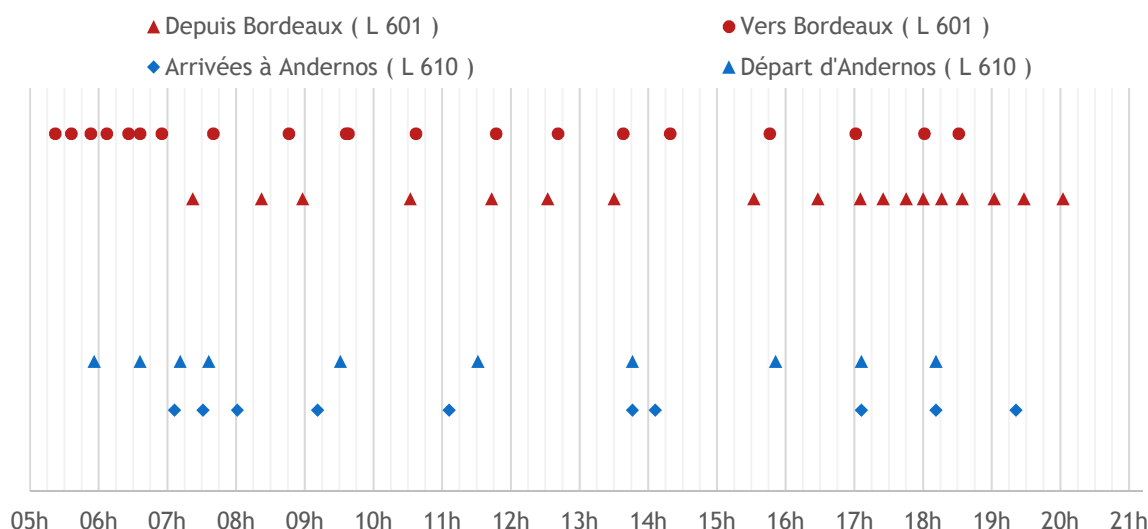


Les déplacements vers Bordeaux nécessitent donc une correspondance via Biganos ou Andernos pour les résidents des communes de Lanton et d'Audenge. Par ailleurs, le faible niveau de performance de la ligne 601 au Nord ne permet pas de concurrencer de manière efficace la voiture pour les déplacements de la zone d'étude vers Bordeaux (réalisés en 1h en voiture contre plus 1h30 en bus). L'attractivité des transports en commun est donc relativement limitée pour les échanges avec l'extérieur de la zone d'étude.

Par ailleurs, aucun site propre n'est pour l'instant mis en place pour les lignes de bus, réduisant encore l'intérêt des transports en commun même en période de congestion.

A l'heure actuelle, on estime à environ 3% la part de déplacements réalisée en transport en commun entre Lège Cap Ferret et Mios (soit entre 1 500 et 2 000 voyages par jour). Le SCOT prévoit un nombre de voyageurs de l'ordre de 2 300 à 3 000 voyageurs à l'horizon 2030.

Figure 31 : Répartition des passages par sens pour les lignes 601 et 610



Par ailleurs, les déplacements vers l'extérieurs de la zone d'étude, notamment vers Bordeaux nécessitent de réaliser une correspondance pour les habitants de Lanton et Audenge. Pour ces résidents, la correspondance à Andernos n'est pas possible par la ligne 610 en heure de pointe du matin puisque la première desserte intervient à 7h30 (soit après la période d'offre renforcée sur la ligne 601 vers Bordeaux).

La faible fréquence proposée sur les lignes de bus de la zone d'étude, couplée à l'incompatibilité de réaliser des correspondances efficaces, rend le service d'offre peu attractif pour les déplacements dans le territoire et vers l'extérieur.

➤ Synthèse des difficultés :

- La ligne 610 sur l'axe RD3 pâtit des contraintes de circulation = réduction de la vitesse commerciale ; pas d'aménagement prioritaire en traversée de centre-bourgs ;
- De manière générale, hors centre-bourg :
 - les points d'arrêts des bus sont mal équipés et peu attractifs ;
 - les rabattements modes actifs pas toujours sécurisés ;
- Une offre « ligne 610 » finalement relativement faible pour un territoire urbanisé en continu ;
- Pas d'offre TC vers le pôle d'échange de Marcheprime.

1.4.4 Le Transport à la Demande (T.A.D.) (RNA- COBAN)

➤ Collectivités compétentes :

- RNA : Région Nouvelle Aquitaine
- COBAN : Communauté de Communes du Bassin d'Arcachon Nord Atlantique

➤ Historique :

- 2013 = Mise en place du service
- Evolution 2014 (11 400 trajets) / 2016 (12 000 trajets) = + 5,3%

(Sources : Données COBAN)

➤ Description de l'offre existante :

- Public (2016) : +de 75 ans (41 %), PMR (35 %), Personnes en insertion (7 % mais en forte hausse), Autre public (17 %)
- Destinations : rendez-vous médicaux (28 %), achats commerces (14%), Domicile - travail (6 %), transports collectifs TransGironde (6 %), Autre (46%)

(Sources : Données COBAN)

➤ Synthèse des difficultés :

- Le TAD (Transport à la Demande) tout public, attire principalement les personnes âgées et les PMR ;
- Nombre de personnes transportées par voyage proche de 1 (1,2) => Pas un transport en commun ;
- Peu utilisé en rabattement vers les pôles importants ;
- Dispositif en forte croissance mais malgré tout peu connu.

1.4.5 Les réseaux « Eho - Baia » (COBAS)

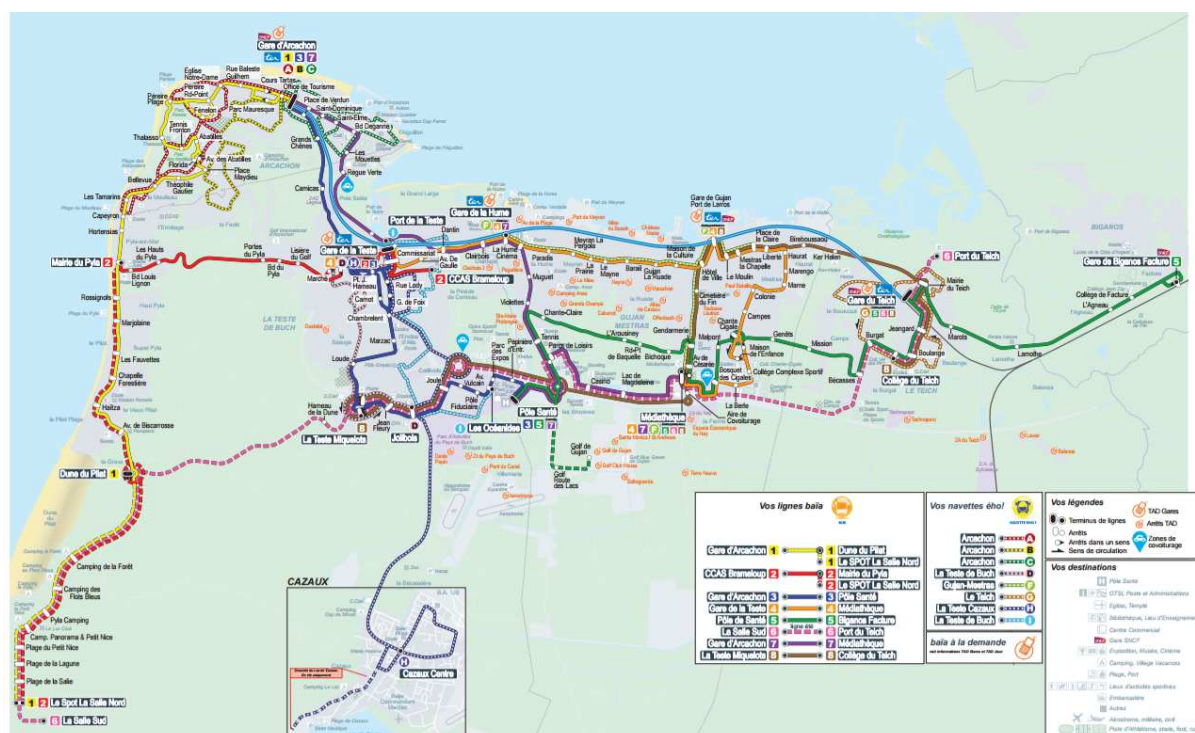
➤ Collectivités compétentes :

- COBAS : Communauté d'Agglomération Bassin d'Arcachon Sud-Atlantique

➤ Description de l'offre existante :

La COBAS (Communauté d'Agglomération Bassin d'Arcachon Sud-Atlantique), située au sud-ouest de la zone d'étude, bénéficie d'un réseau de bus très conséquent en comparaison de celui disponible dans la COBAN. Il se compose de 7 lignes principales du réseau « Baia » dont les lignes les plus structurantes ont une fréquence à l'heure. Un réseau plus secondaire de navettes (8 lignes du réseau « Eho ! ») complète le maillage. Ce réseau interagit avec la zone d'étude grâce à la ligne 5 qui relie Gujan-Mestras à la gare de Biganos Facture qui reste donc le seul point par lequel tout usager de la zone d'étude doit passer pour se rendre dans la COBAS par les transports en commun.

Figure 32 : Plan du réseau Eho (Baia 2017)



1.4.6 Le transport scolaire (RNA - CD33)

➤ Collectivités compétentes :

- RNA : Région Nouvelle Aquitaine (Depuis le 1^{er} septembre 2017) pour les transports scolaires ;
- CD33 : Département de la Gironde pour le transport des élèves et étudiants handicapés.



➤ **Description de l'offre existante :**

Les 6 collèges et les 2 lycées du territoire d'étude bénéficient tous d'un système de ramassage scolaire assuré par le réseau Transgironde (Lignes 681 et 682).

Les écoles maternelles et élémentaires n'ont pas de service de ramassage scolaire.

➤ **Synthèse des difficultés :**

- Par nature, ces services sont à destination des élèves de l'aire d'étude et ne sont pas une alternative à l'automobile pour les autres catégories d'usagers.
- Certains élèves privilégient la ligne 610 aux lignes scolaires car elle est soit plus proche de leur résidence soit plus adaptée en termes d'horaires.

1.4.7 Pistes cyclables (CD33 - COBAN - Communes)

➤ **Collectivités compétantes :**

- **CD33** : Département de la Gironde ;
- **COBAN** : Communauté de Communes du Bassin d'Arcachon Nord Atlantique ;
- **8 communes de la COBAN** : Biganos, Audenge, Lanton, Andernos-Les-bains, Arès, Marcheprime, Lège Cap Ferret et Mios.

➤ **Historique :**

Politique du département de la Gironde (ensemble de la Gironde) :

- 360 km de pistes + 100 km d'itinéraires jalonnés ;
- Un Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables Départementaux (SDICD) révisé en 2010 ;
- Plan Départemental de Déplacement à Vélo (PDDV) adopté en 2016.

➤ Description de l'offre existante :

Figure 33 : Réseau cyclable du Bassin d'Arcachon (Le Routard)

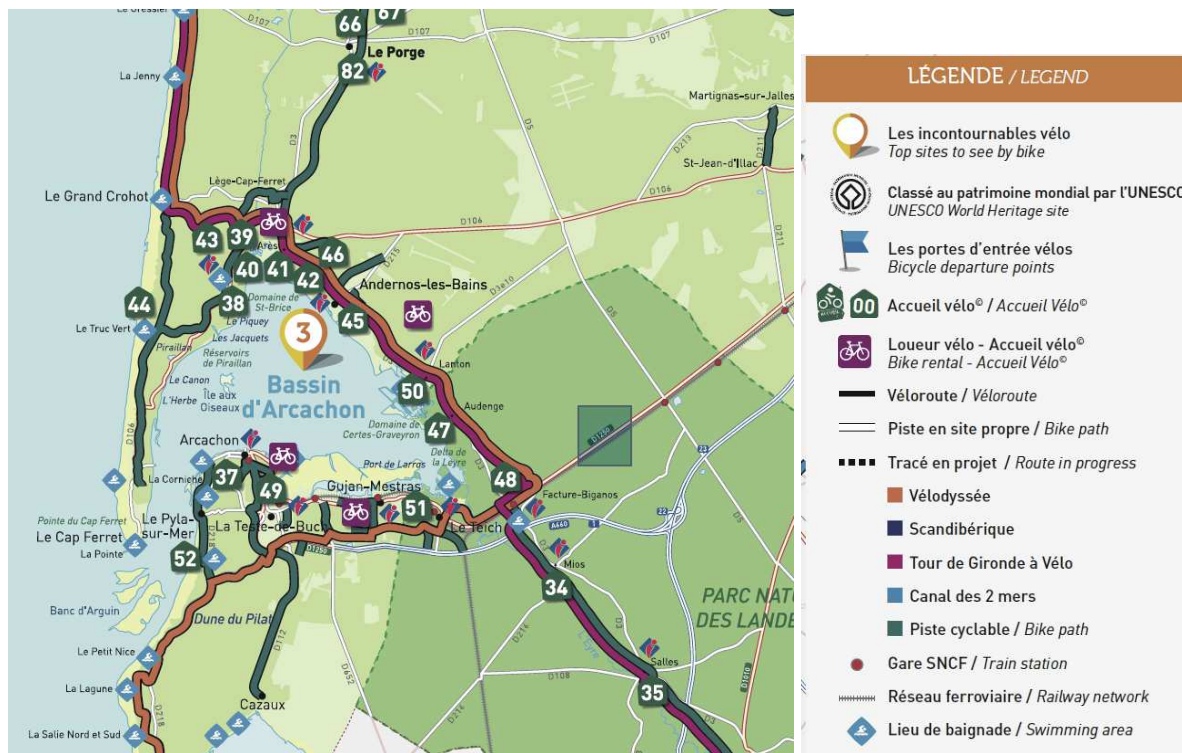
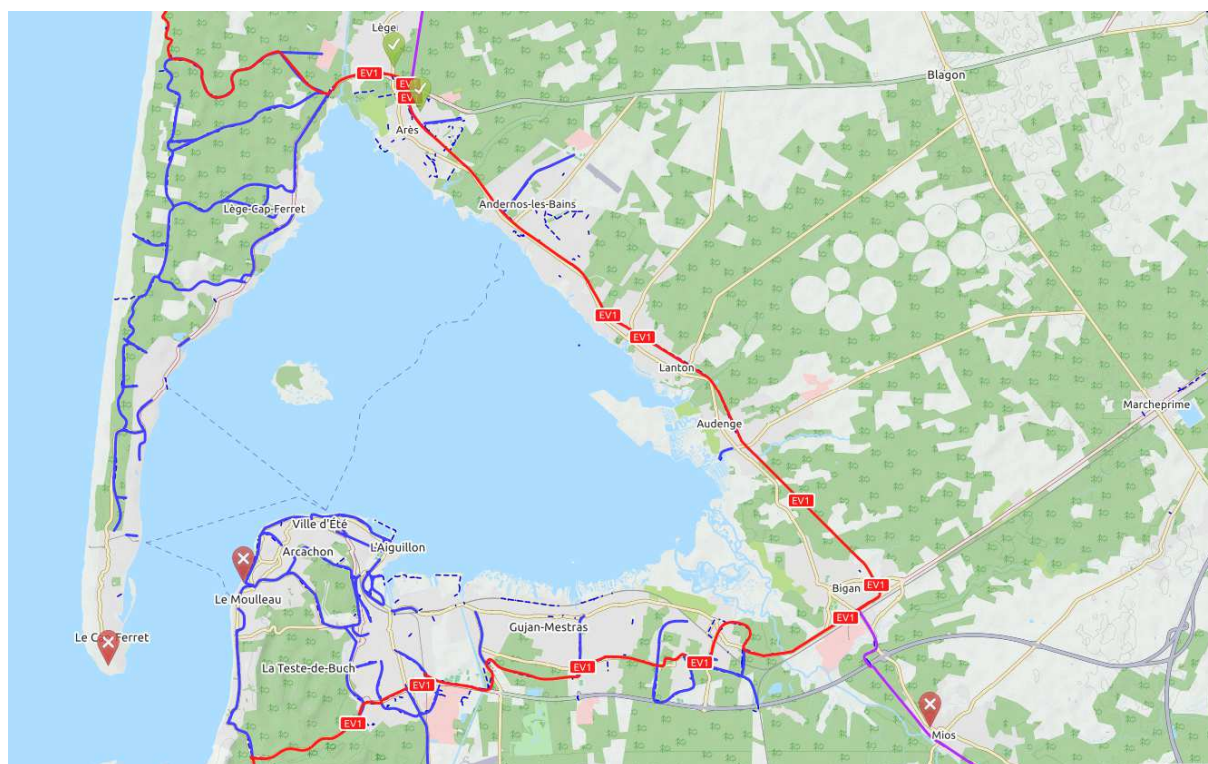


Figure 34 : Réseau cyclable du Bassin d'Arcachon (Open street Map)



Le réseau cyclable de la zone d'étude est quasiment limité à la piste cyclable (RD802 - Vélodyssée) mise en place sur une ancienne emprise ferroviaire en parallèle de la RD3. Cette piste, isolée des flux routiers de la RD3, garantit la sécurité des cyclistes.

Aucune piste cyclable n'est aménagée en direction de Bordeaux, qui semble quoi qu'il en soit trop éloigné pour des déplacements en vélo (plus de 30 km).

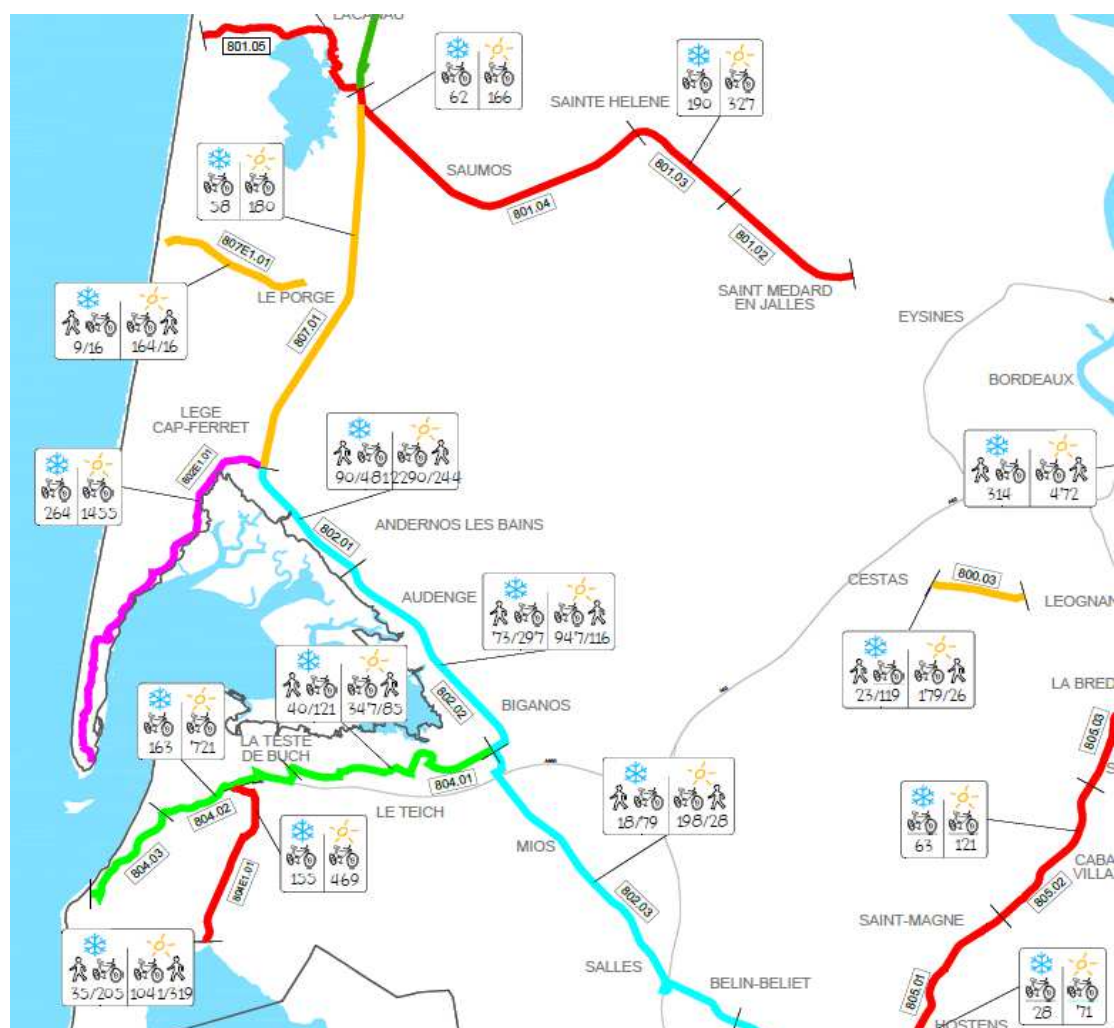
Les traversées des axes routiers radiaux (RD106, RD215, RD3E9, RD3E10, RD5E5 et RD650) et du réseau communal restent cependant des points de vigilance importants, même si aucun accident n'a été recensé sur ces cinq dernières années.

Figure 35 : Croisement de la piste cyclable (RD802) avec la RD3E10 à Lanton (Google Maps - Street View)



Les croisements entre l'axe cyclable et les routes départementales sont peu indiqués pour les automobilistes, à l'image de ce croisement à Lanton.

Figure 36 : Comptages vélo journaliers moyens sur les pistes cyclables en 2016 - Conseil départemental de Gironde



On constate une forte utilisation de la piste cyclable le long de la RD3. Celle-ci est multipliée par 4 en été.

A l'image du réseau routier, l'axe cyclable est structuré autour en contournement Est du Bassin d'Arcachon. Celui-ci permet de réaliser des déplacements de manière relativement sécurisée.

La pratique reste donc un mode de transport envisageable notamment pour les déplacements internes au territoire, tant pour l'adéquation des longueurs de déplacement que pour la qualité des cheminements dans la zone d'étude.

➤ **Synthèse des difficultés :**

- conflits d'usage avec les autres modes de transports sur la RD3 ;
- insuffisance et faible sécurisation des stationnements 2 roues
- discontinuités cyclables infra-bourgs et intercommunales (isolement de communes, hameaux et zones d'activités) ;
- (pas de liaison cyclable vers Bordeaux) ;

1.4.8 Covoiturage (CD33 - COBAN - DIRA)

➤ **Collectivités compétantes :**

- **CD33** : Département de la Gironde
- **COBAN** : Communauté de Communes du Bassin d'Arcachon Nord Atlantique
- **DIRA** : Direction Interdépartementale des Routes Atlantiques

➤ **Historique :**

Politique du département de la Gironde (ensemble de la Gironde) :

- Plan Départemental du Covoiturage voté fin 2011
- 88 aires créées avec l'aide des autres CL soit 1644 places de stationnement,
- Avenir = 3 millions d'euros d'investissement,
- Plateforme gratuite : covoiturage.transgironde.fr

Périmètre de l'étude :

- 10 aires de covoiturage mises en place depuis 2012 pour 320 places,
- 3 aires d'ici 2018 sur le périmètre d'étude + 4 aires en projet

➤ **Description de l'offre existante :**

A défaut de limiter le nombre de déplacements réalisés en voiture, la pratique du covoiturage permet de diminuer le nombre de véhicules sur la route et donc par la même

occasion l'importance de la congestion. Le caractère très fortement orientés axes de déplacements (en contournement est du Bassin ou vers Bordeaux) est une opportunité forte pour permettre un développement de la mutualisation des déplacements.

La pratique du covoiturage est donc fortement incitée par le département de la Gironde, notamment par la mise en place d'aires de covoiturage sur tout le département. Ces aires sont également accompagnées d'une plateforme de covoiturage collaborative accessible sur le site internet de TransGironde à laquelle le Pays Barval a adhéré fin 2016.

Figure 37 : Aires de covoiturage sur le territoire d'étude



10 aires de covoiturage sont présentes sur la zone d'étude, le long de la RD3 mais également aux intersections de la RD5 avec la RD106 et la RD1250 et aux échangeurs avec les autoroutes A660 et A63.

Figure 38 : Aire de covoiturage en bordure de la RD3 à Audenge



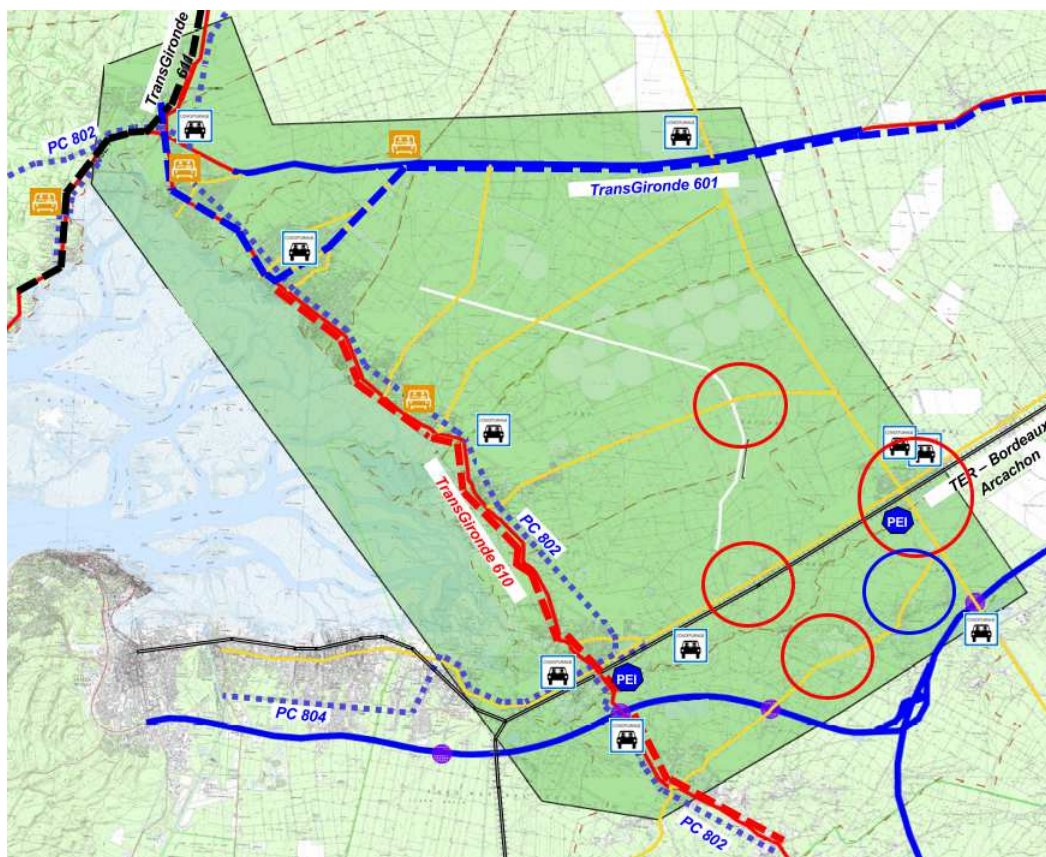
Pour une meilleure attractivité, ces aires de covoiturage sont placées à proximité point de croisement de flux importants. Certaines sont équipées, en plus de places de stationnement pour voiture, de stationnement vélo ainsi que d'abris pour piétons. La

pratique du covoiturage est donc disponible facilement pour les personnes véhiculées comme non véhiculées

Le nombre de personnes par voiture augmente de manière significative en été. Ainsi plus de 20% des véhicules sont occupés par 3 personnes ou plus contre seulement 5% au printemps.

Bien que la pratique du covoiturage soit incitée par les autorités locales, peu d'éléments permettent de caractériser les niveaux de pratiques réels, que ce soit en période estivale ou non.

➤ **Synthèse des difficultés :**



- saturation des aires et stationnements sauvages ;
- faible utilisation des aires intra-bourg et utilisées parfois comme espace de stationnement ;
- absence de parkings vélos sécurisés.

1.4.9 Synthèse

Les analyses précédentes mettent en évidence la faible attractivité des modes alternatifs à la voiture personnelle et des modes actifs dans l'aire d'étude :

➤ Train Express régional - Ligne 32 :

- Pas de connexion de la gare de Marcheprime avec les transports collectifs ;
- Des conditions de stationnement vélo et voiture perfectibles : saturation des parkings en gare (Biganos) et défaut de stationnement vélos sécurisés (Biganos notamment) ;
- Une intermodalité perçue comme contraignante et peu performante : ruptures de charge, temps d'attente (moyenne à 20 minutes aux heures de pointes), des fréquences mal adaptées.

➤ Transports en commun - Lignes TransGironde (601 et 602) :

- La ligne 610 sur l'axe RD3 pâtit des contraintes de circulation = réduction de la vitesse commerciale ; pas d'aménagement prioritaire en traversée de centre-bourgs ;
- De manière générale, hors centre-bourg :
 - les points d'arrêts des bus sont mal équipés et peu attractifs ;
 - les rabattements modes actifs pas toujours sécurisés ;
- Une offre « ligne 610 » finalement relativement faible pour un territoire urbanisé en continu ;
- Pas d'offre TC vers le pôle d'échange de Marcheprime.

➤ Transport à la Demande :

- Le TAD (Transport à la Demande) tout public, attire principalement les personnes âgées et les PMR ;
- Nombre de personnes transportées par voyage proche de 1 (1,2) => Pas un transport en commun ;
- Peu utilisé en rabattement vers les pôles importants ;
- Dispositif en forte croissance mais malgré tout peu connu.

➤ Transports scolaires (Lignes 681 et 682) :

- Par nature, ces services sont à destination des élèves de l'aire d'étude et ne sont pas une alternative à l'automobile pour les autres catégories d'usagers.
- Certains élèves privilégient la ligne 610 aux lignes scolaires car elle est soit plus proche de leur résidence soit plus adaptée en termes d'horaires.

➤ Pistes cyclables :

- conflits d'usage avec les autres modes de transports sur la RD3 ;
- insuffisance et faible sécurisation des stationnements 2 roues
- discontinuités cyclables infra-bourgs et intercommunales (isolement de communes, hameaux et zones d'activités) ;
- (pas de liaison cyclable vers Bordeaux) ;

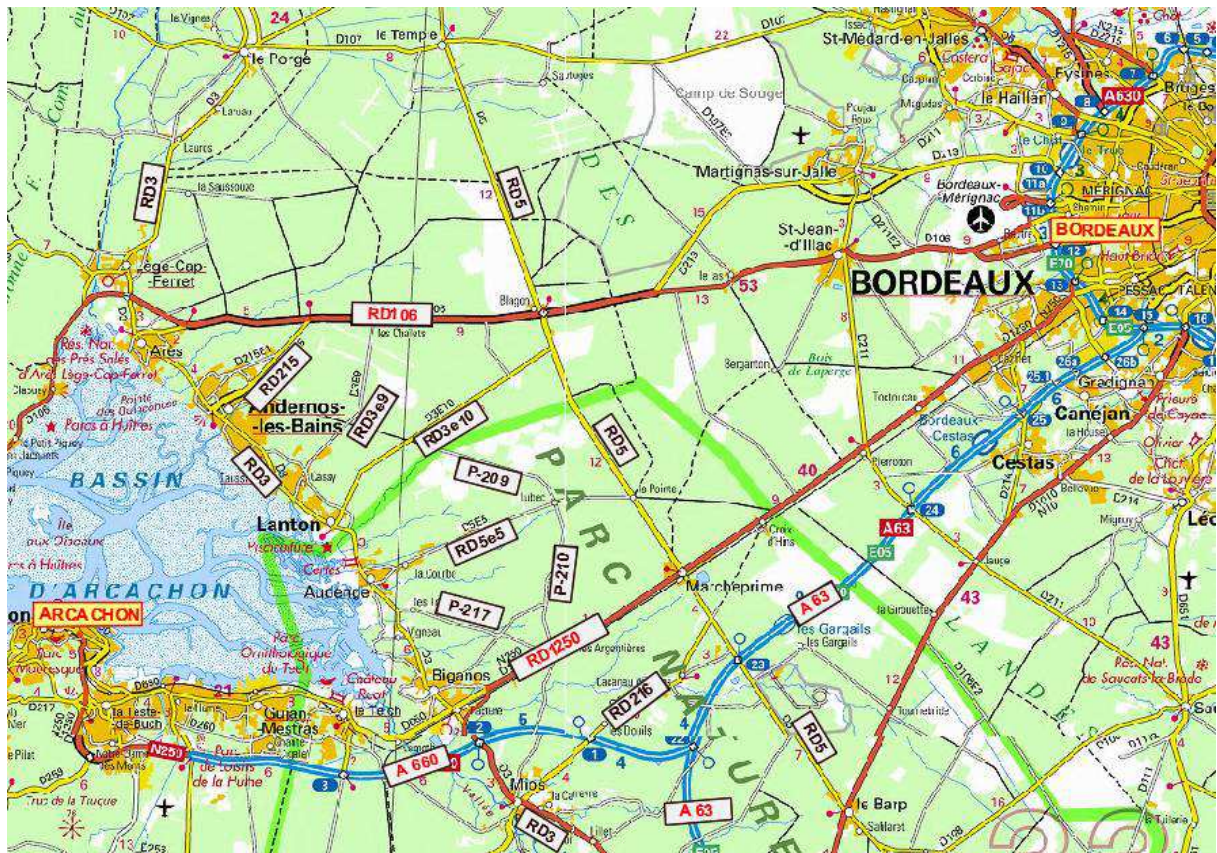
➤ **Covoiturage :**

- saturation des aires et stationnements sauvages ;
- faible utilisation des aires intra-bourg et utilisées parfois comme espace de stationnement ;
- absence de parkings vélos sécurisés.

1.5 Analyse du réseau routier

1.5.1 Structure du réseau routier

Figure 39 : Réseau routier de l'aire d'étude



La hiérarchisation présentée ci-dessous ne se base pas sur un classement des voies par niveaux de trafics mais sur une analyse de la fonction principale assurée par ces voies.

On décompose le réseau en 4 niveaux hiérarchique :

- **Le réseau structurant** (A63/A660, RD106) depuis Bordeaux : correspond aux axes structurants soumis à d'importants trafics d'échange et de transit. Sur ces voies, **aucun accès riverain individuel n'est autorisé**.
- **Le réseau de maillage principal** (RD 1250/650, RD 3, RD5, RD 1010, etc ...) : assure la fonction d'échanges entre le réseau structurant et les différents grands pôles.
- **Le réseau de maillage secondaire** (RD215, RD3e9, RD3e10, RD5e5, RD216, ...).
- **Le réseau de desserte locale** (centre-ville) orienté en faveur d'un meilleur partage de la voirie (zones 30, voies piétonnes, etc ...).

➤ Le réseau structurant (A63/A660, RD106) depuis Bordeaux.

Le réseau routier principal et structurant assurant les liaisons structurantes depuis Bordeaux se compose des autoroutes « A63 / A660 » et de la RD106.

● L'autoroute A63 :

- L'autoroute A63 constitue un des axes structurants du réseau routier Français qui relie l'agglomération bordelaise à la frontière espagnole. L'aire d'étude est traversée par la section Nord de l'autoroute A63 qui fait partie d'une section non concédée et gratuite reliant Bordeaux (accès par la sortie 15 de la rocade) à Salles.
- La section comprise entre Bordeaux et l'échangeur avec l'autoroute A660 présentait en 2016 un [Trafic Moyen Journalier Annuel \(TMJA\) de 64 000 véhicules dont 12 000 poids lourds \(19%\)](#).

● L'autoroute A660 :

- L'autoroute A660, est une courte antenne de l'A63, qui permet de desservir par le sud le Bassin d'Arcachon. Longue de 21 km, elle commence par un long demi-échangeur (échangeur n°22) avec l'A63. Elle se poursuit sur une portion ininterrompue de 17 km, au travers de forêts de pins, sur un tracé plat et quasi-rectiligne. Après deux échangeurs, elle traverse le fleuve de l'Eyre. Le tracé de cette première portion comporte un dernier échangeur dénivelé, et se termine sur le rond-point de Césarée, desservant Gujan-Mestras.
- S'ensuit une dernière portion de 2 km, qui se termine sur le rond-point de la Hume, aux portes de la commune du Teich.
- Elle est ensuite prolongée vers la Dune du Pilat par la route nationale 250, puis vers Arcachon par la route départementale 1250.
- Elle est la seule autoroute française (Avec A63) à posséder des ronds-points sur son tracé.
- De ce fait, notamment l'été avec l'afflux de vacanciers dans le bassin d'Arcachon, elle est régulièrement saturée, et de nombreux bouchons se forment aux abords de ces carrefours. Elle supporte ainsi en moyenne un trafic en 2016 de [Trafic Moyen Journalier Annuel \(TMJA\) de 26 500 véhicules dont 1 670 poids lourds \(6,3%\)](#).
- Une concertation publique a été lancée en janvier 2017 pour la suppression de ces deux giratoires à l'horizon 2022 et la préparation de la substitution de la route nationale 250 par cette autoroute par la mise à 2x2 voies du tronçon reliant le giratoire de Bisserié.

● La Route Départementale n° 106 :

- La [RD106](#) est l'axe Est Ouest qui relie Lège Cap Ferret et le Nord du bassin à l'agglomération Bordelaise. Il s'agit d'une route à 2x2 voies à chaussées séparées.
- La section comprise entre la RD5 et la RD3 présentait en 2016 un [Trafic Moyen Journalier Annuel \(TMJA\) de 17 000 véhicules dont 2 000 poids lourds \(11,8%\)](#).

➤ Le réseau de maillage principal (RD 1250/650, RD 3, RD5, RD 1010, etc ...).

● Les Routes Départementales n° 1250 et 650 :

- La [RD1250](#) et son prolongement [la RD650](#) sur la commune de Biganos, est la route historique reliant Bordeaux à Arcachon et constitue l'une des principales liaisons Est-Ouest. Malgré la réalisation de l'autoroute A63, elle continue d'être empruntée par de nombreux automobilistes.
- La section comprise entre la RD5 et la RD3 présentait en 2016 un [Trafic Moyen Journalier Annuel \(TMJA\) de 7 700 véhicules dont 800 poids lourds \(10,4%\)](#).

● La Route Départementale n° 3 :

- La [RD 3](#) longe le Bassin d'Arcachon et constitue l'armature du réseau de desserte des centres urbains locaux et des voies de desserte locales (communes de Mios, Biganos, Audenge, Lanton, Andernos, Arès et Lège-Cap-Ferret).

- Elle est l'axe des déplacements urbains quotidiens, mais aussi interurbains à l'échelle du Bassin d'Arcachon.
- A la fois axe de transit et de desserte locale, elle permet d'accéder à toute la bande littorale urbanisée.
- La section comprise entre la RD106 et la RD1250 présentait en 2016 un **Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) de 13 200 véhicules dont 260 poids lourds (2,0%)**.
- La Route Départementale n° 5 :
 - La RD5 dont le tracé Nord-Sud est parallèle à celui de la RD3, traverse le plateau forestier à une douzaine de km environ à l'Est du littoral du Bassin et de la RD3. Elle relie du Sud au Nord, Hosteins, Le Barp, Marcheprime, Blagon et le Temple.
 - La section comprise entre la RD106 et la RD1250 présentait en 2016 un **Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) de 6 500 véhicules dont 640 poids lourds (10,3%)**.
- **Le réseau de maillage secondaire (RD215, RD3e9, RD3e10, RD5e5, RD216, ...).**
 - La RD215
 - La RD215 est perpendiculaire au bassin et raccorde la RD106 au centre-ville d'Andernos en empruntant l'avenue de Bordeaux. C'est l'entrée dans la ville servant aux déplacements urbains et interurbains. C'est autour de cet axe structurant que la vocation économique de la commune s'est naturellement développée, avec la réalisation d'un centre artisanal et semi-industriel, l'implantation d'équipements scolaires (lycée) et sportifs.
 - Elle présentait en 2016 un **Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) de 9 640 véhicules dont 360 poids lourds (3,7%)**.
 - Les RD3E9 et RD3E10
 - Les RD3E9 et RD3E10 également perpendiculaires à la RD3, permettent de relier les bourgs de la façade littorale à la RD106 et à la RD5.
 - La RD3E9 présentait en 2016 un **Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) de 1 990 véhicules**.
 - La RD3E10
 - pas de données TMJA pour l'année 2016. Toutefois, les comptages réalisés lors des enquêtes Explain de 2017 indiquaient : 2 070 véhicules en mars et 2380 véhicules en août 2017
 - La RD5E5
 - La RD5E5 traverse le territoire communal d'Audenge ; son tracé Est-Ouest en fait, depuis la route de Bordeaux, le principal support d'urbanisation de la commune.
 - Elle présentait en 2015 un **Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) de 10 570 véhicules**.
- **Le réseau de desserte locale (centre-ville - zones 30, voies piétonnes, etc ...).**
 - Principalement constitué des voies communales et zones agglomérées et de certaines sections de la RD3.
 - Les voies communales composent l'essentiel du réseau de desserte locale des zones urbaines, bourgs, lotissements et plages, à proximité de la RD3 et du littoral du bassin. Il s'agit de voies de desserte peu hiérarchisées et souvent en impasse, sans connexion entrent-elles.
 - Malgré les évolutions démographiques et urbaines, les communes n'ont pas mises en œuvre de politique précise concernant le développement des infrastructures routières. Il n'existe en effet pas de schéma général de la voirie proposant une hiérarchisation du réseau ;
 - Les voies se sont en effet développées pour partie au gré de l'aménagement des lotissements sans une recherche de maillage adapté aux points structurants l'urbanisation locale.

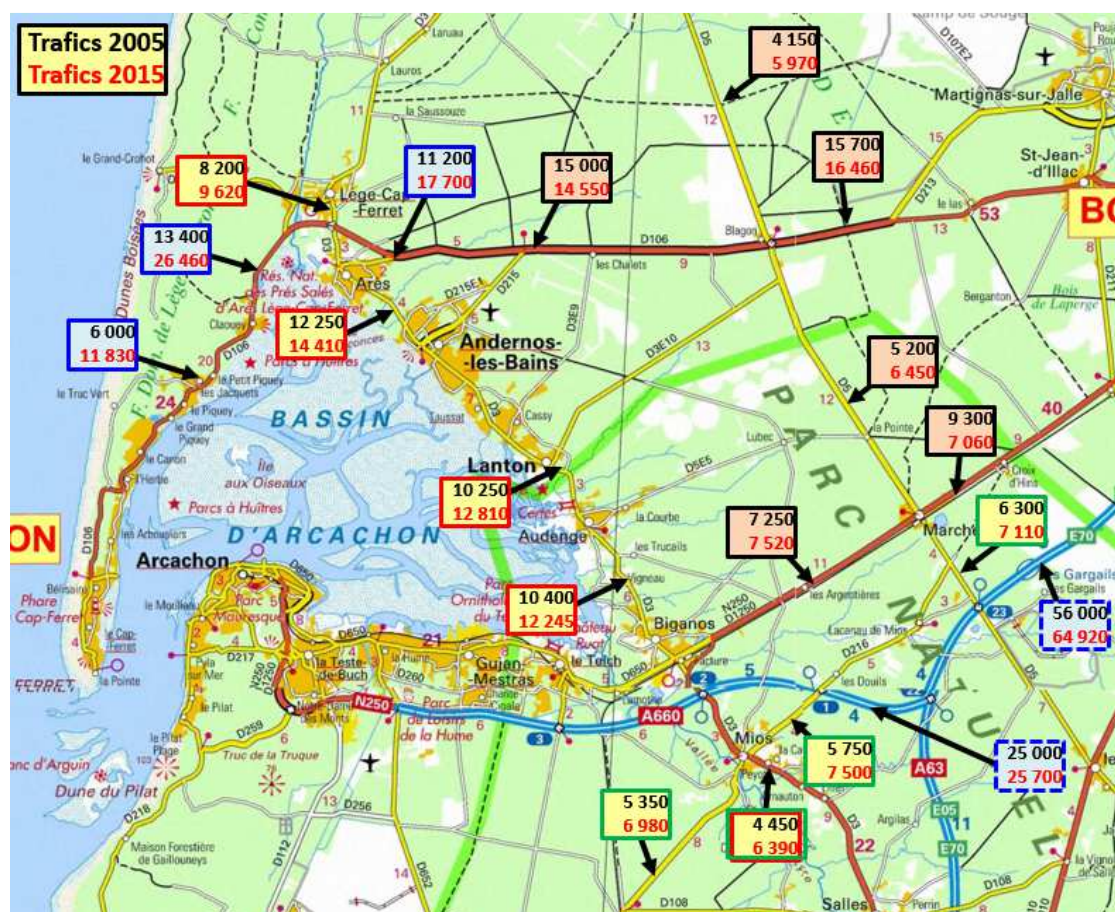
➤ Les pistes forestières et de défense incendie

- D'autre part, tout un **réseau de pistes et chemins**, en terre plus ou moins aménagés, permet l'accès, la desserte et la défense contre les incendies de toute la partie boisée du territoire, des exploitations agricoles et des constructions éparées (hameaux, airiaux). Il s'agit notamment des pistes forestières 209, 210 et 217.

1.5.2 Trafics routiers

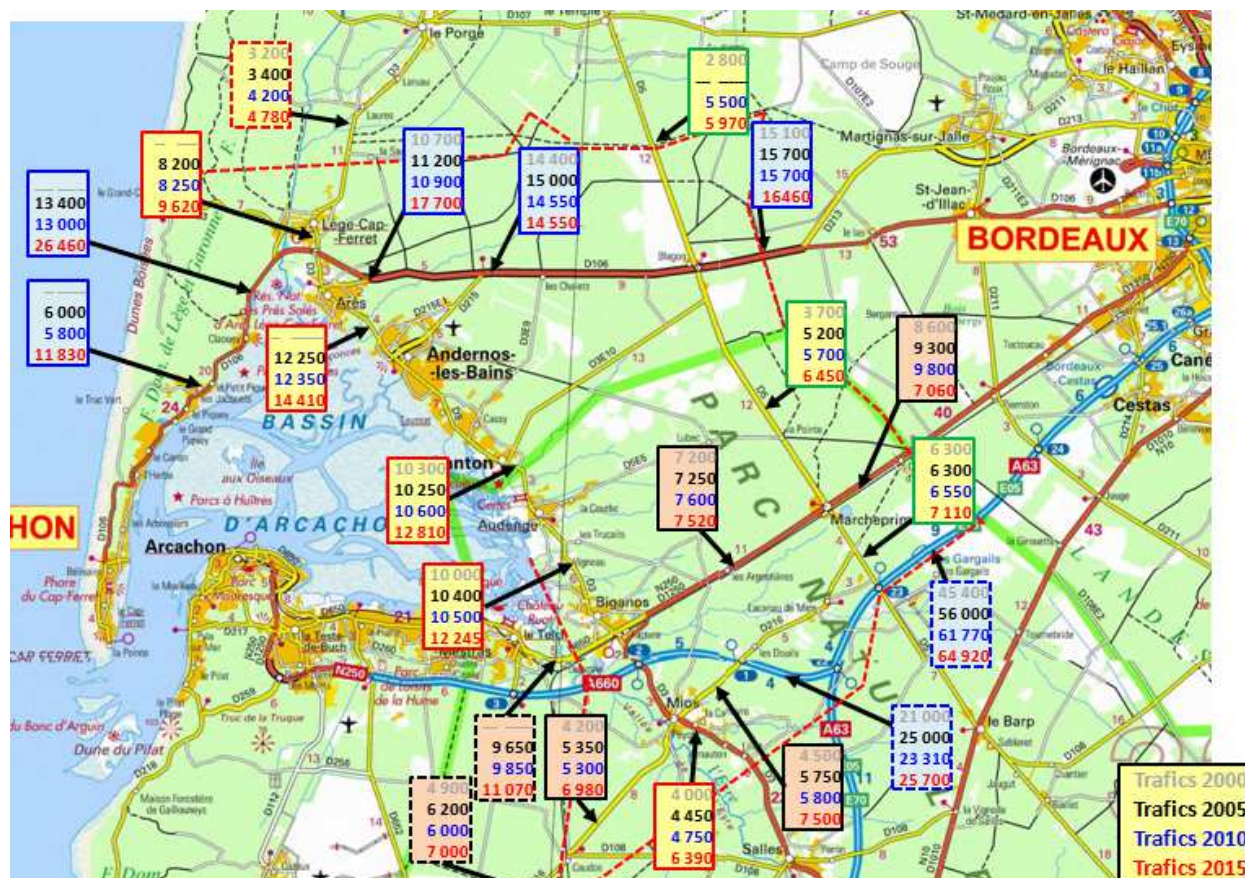
➤ Evolution des trafics routiers entre 2000 et 2015 (Sources comptages Département de la Gironde)

Figure 40 : Trafics 2005 et 2015



Sources = cartes de comptages Département de la Gironde et DIR Atlantiques

Figure 41 : Evolution des trafics entre 2000 et 2015



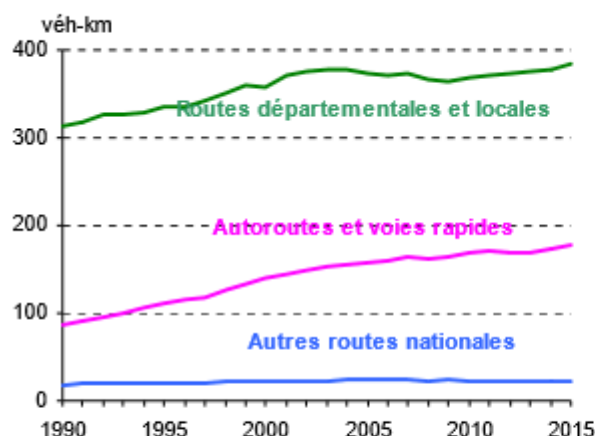
Sources = cartes de comptages Département de la Gironde et DIR Atlantiques

➤ Comparaisons aux valeurs nationales

Sources = Compte des transports 2015	Trafics annuels en milliards de véhicules-kilomètres				2005 à 2010		2010 à 2015		2005 à 2015	
	2000	2005	2010	2015	Evol moy annuelle	Evol totale en 5 ans	Evol moy annuelle	Evol totale en 5 ans	Evol moy annuelle	Evol totale en 10 ans
Réseau National (Autoroutes concédées et non concédées - Routes)	161,2	180,7	191,4	200,9	1,15%	+5,89%	0,98%	+4,99%	1,06%	+11,17%
Autres routes (Départementales et locales)	357,1	373,6	369,1	384,0	-0,25%	-1,22%	0,80%	+4,04%	0,27%	+2,77%
Ensemble des réseaux	518,2	554,3	560,4	584,9	0,22%	+1,10%	0,86%	+4,37%	0,54%	+5,51%

Sources = Comptes des transports 2015 et annexes (53e rapport de la commission des comptes des transports de la Nation – Ministère de l'Environnement de l'Energie et de la Mer)

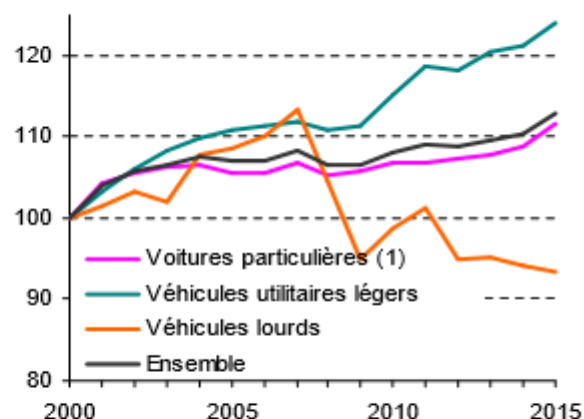
Figure G1-2 Circulation routière par réseau routier
Circulation en Md véhicules kilomètres



Note : hors effet de la décentralisation du réseau routier de 2006 : la ventilation de la circulation entre le réseau routier national et les autres routes hors réseau national a été faite en appliquant à la partie transférée du RRD vers le RRD la même évolution sur la période 1990-2006 que celle du RRD.
Champ : France métropolitaine.

Source : SOeS, Bilan de la circulation

Figure G1-3 Circulation routière par type de véhicule
Véhicules kilomètres, base 100 en 1990



(1) Les VUL étrangers sont classés avec les voitures particulières

Champ : France métropolitaine.

Source : SOeS, Bilan de la circulation

Figure G1-4 Évolution de la circulation routière en France métropolitaine par catégorie de réseau

Niveau : Circulation en Md véhicules km, évolutions en %

Figure G1-4: Evolution de la circulation routière en France métropolitaine par catégorie de réseau

réseau actualisé au 1er janvier	Niveau 2015	évolutions annuelles niveaux en Mds véhicule km, évolutions en %			
		2013	2014	2015	2015/2010
Autoroutes et voies rapides	178,5	0,7	1,9	3,4	1,2
Autoroutes concédées (1)	89,7	1,8	2,4	2,8	1,3
Autoroutes interurbaines (1)	25,3	1,1	-1,2	6,8	1,6
Autoroutes et voies rapides urbaines (1)	35,8	-4,7	5,8	1,7	0,0
RN interurbaines à caractéristiques autoroutières (1)	27,6	4,0	-2,2	4,5	2,1
Autres routes 'nationales' (1)	22,4	-1,5	1,7	-1,5	-0,8
Circulation d'ensemble réseau 'national' (1)	200,9	0,4	1,8	2,8	1,0
Circulation sur le Réseau 'national'	200,9	0,4	1,8	2,8	1,0
Circulation sur les Autres routes	384,0	0,9	0,3	1,9	0,8
Circulation sur l'Ensemble des réseaux	584,9	0,7	0,8	2,2	0,9

(1) Évolution à réseau constant : indice de circulation du Cerema

Champ : France métropolitaine.

Sources : SOeS, bilan de la circulation ; Cerema (données provisoires de l'indice mensuel conjoncturel) ; ASFA

Nota : les valeurs dans la colonne « 2010-2015 » sont des valeurs moyennes annuelles. En multipliant par 5 on obtient à peu près l'évolution cumulée en 5 ans. La valeur 0,9 (Circulation ensemble des réseaux) correspond à 0,87 du premier tableau ci-dessus. La valeur cumulée est égale à 4,37.

➤ Analyse du périmètre d'étude

		2005 à 2010	2010 à 2015	2005 à 2015
		Evol totale en 5 ans	Evol totale en 5 ans	Evol totale en 10 ans
Valeurs moyennes nationales (Sources = Compte des transports 2015)				
	<i>Réseau National (Autoroutes concédées et non concédées - Routes)</i>	+5,89%	+4,99%	+11,17%
	<i>Autres routes (Départementales et locales)</i>	-1,22%	+4,04%	+2,77%
	<i>Ensemble des réseaux</i>	+1,10%	+4,37%	+5,51%
Valeurs périmètre d'étude				
	<i>Synthèse tous compteurs RD dans périmètre COBAN</i>	+1,67%	+25,17%	+27,25%
	<i>Cas particulier de la RD3 entre Lège et Mios</i>	+1,98%	+19,43%	+21,79%
	<i>Cas particulier de la RD106 commune de Lège et côté Cap Ferret</i>	-2,94%	+88,52%	+82,97%
	<i>Cas particulier RD216 et RD3 commune de Mios</i>	+1,93%	+31,67%	+34,21%

- En 10 ans, le trafic local (RD du périmètre d'étude) a évolué beaucoup plus vite que sur le territoire national :
 - Trafic sur RD du périmètre = +27% ;
 - Trafic RD3 = +22 % ;
- Evolution moyenne nationale = +5,5% dont :
 - RD-VC = + 2,8% ;
 - Autoroutes = + 11,2% ;
- 2 points singuliers :
 - RD106 (Lège-CapFerret) +83% ;
 - Mios (RD216-RD3) +34%.

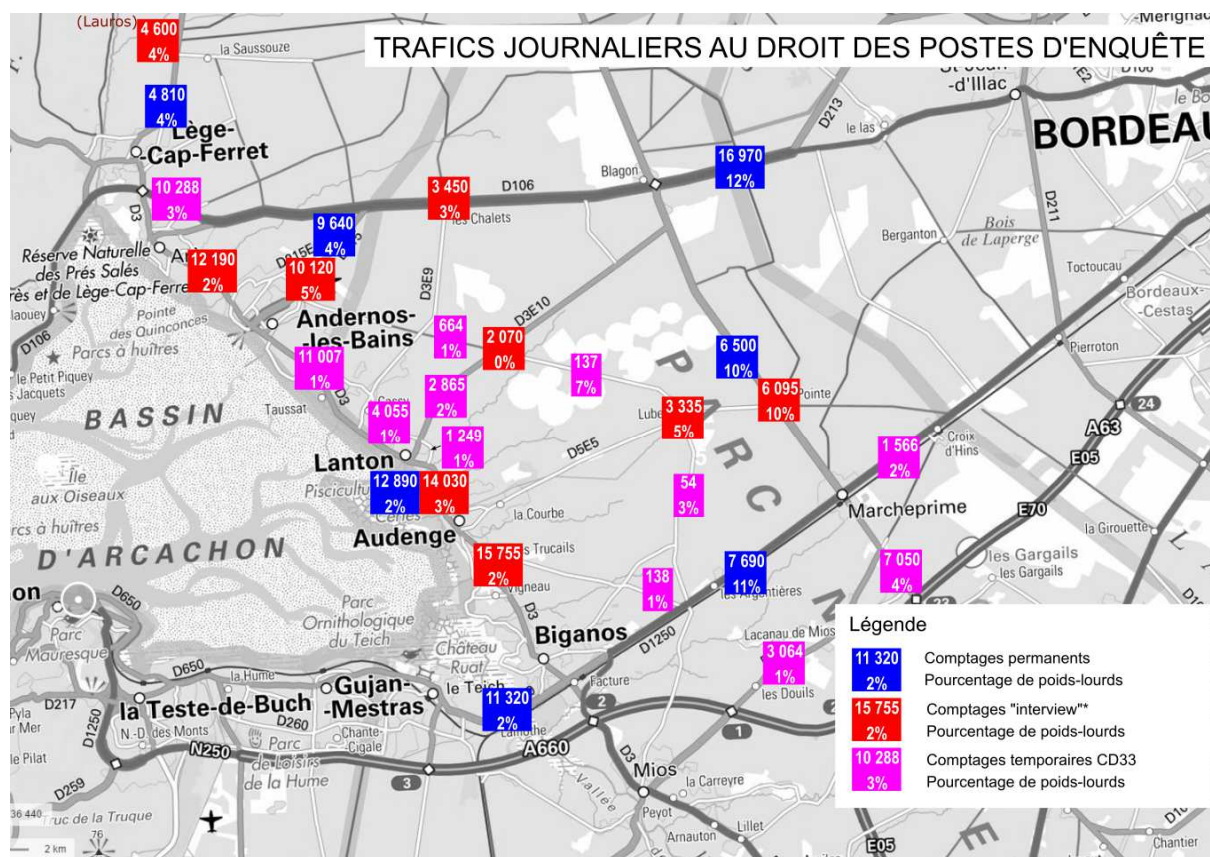
Figure 42 : *Trafics 2016*

Sources = cartes de comptages Département de la Gironde et DIR Atlantiques

1.5.3 Saisonnalité des trafics

➤ Trafics routiers en période hivernale (Enquêtes Explain ITEC 2017)

Figure 43 : Trafic routier sur les axes de l'aire d'étude en période hivernale⁴



Sur le réseau de l'aire d'étude, les trafics les plus importants sont constatés :

- tout au long du littoral, sur la RD3 (de 12 000 à près de 16 000 véhicules par jour selon les sections) ;
- sur la RD106 entre Bordeaux à Lège Cap-Ferret (de 10 300 à près de 17 000 véhicules par jour) ;
- Sur la RD215 entre Andernos et la RD106 (autour de 10 000 véhicules par jour) ;
- Sur la RD5 entre Blagon et l'autoroute A63 (de 6 000 à 7 000 véhicules par jour) ;
- La RD1250, pour l'accès à la partie sud du Bassin, qui affiche un trafic plus modeste (7 700 véhicules par jour) en raison de la similarité de desserte avec l'autoroute A660

Sur les départementales reliant la RD5 à la RD3, les trafics sont plus modestes :

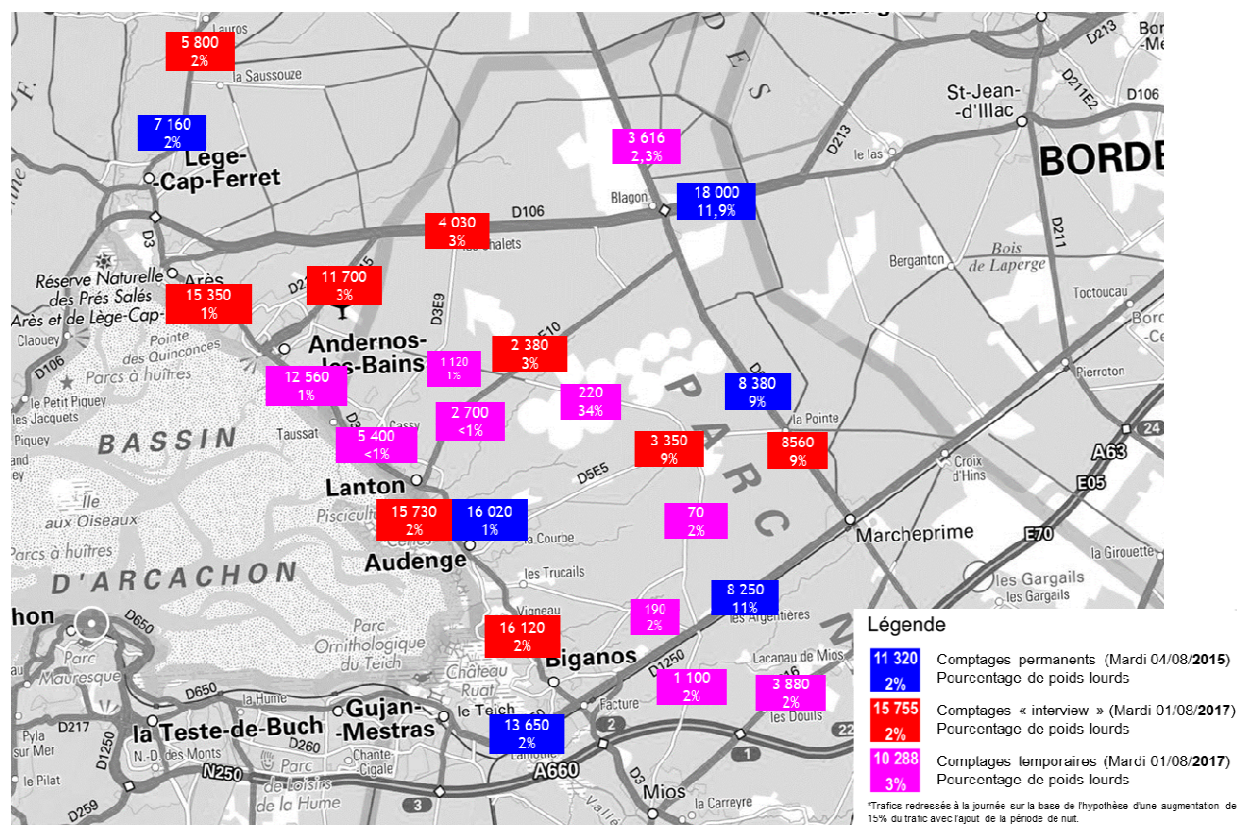
- 2 070 véh./jour pour la RD3E10 ;
- 3 335 véh./jour pour la RD5E5 ;
- 3 450 véh./jour pour la RD3E9.

⁴ Source : campagne de comptages réalisée par Explain et le CD33 les jeudi 09/03/2017 et mardi 14/03/2017.

Le trafic sur les pistes forestières est relativement faible, de l'ordre de la centaine de véhicules par jour, sauf sur piste forestière 209, entre la RD3E10 et Andernos, avec un trafic de 640 véhicules par jour.

➤ Traffics routiers en période estivale (Enquêtes Explain ITEC 2017)

Figure 44 : Trafic routier sur les axes de l'aire d'étude en période estivale⁵



➤ Analyse comparative (Enquêtes Explain ITEC 2017)

En raison de la vocation touristique de l'aire d'étude, le trafic routier varie fortement au cours de l'année. Des écarts importants existent sur certains axes entre la période hivernale et le plus fort de la période estivale (la fréquentation touristique maximale est observée entre le 15 juillet et le 15 août de chaque année), comme illustré par le tableau ci-dessous :

⁵ Source : campagne de comptages réalisée par Explain et le CD33 les mardi 01/08/2017 et jeudi 03/08/2017.

Figure 45 : *Ecart de trafic entre période normale et période estivale sur le réseau routier de l'aire d'étude*

Axe	Localisation approximative	Période normale	Période estivale	Variation
RD106	Blagon	16 970	18 000	6%
RD3	Entre Andernos et Arès	12 190	15 350	26%
RD3	Entre Andernos et Lanton	11 007	12 560	14%
Avenue du pont des chèvres	Entre RD3 et RD3E10	1 249	5 665	354%
RD3	Entre Lanton et Audenge	14 030	15 730	12%
RD3	Entre Audenge et Biganos	15 755	16 120	2%
RD1250	Entre RD5 et RD3	7 690	8 250	7%
RD5	Intersection RD5E5	6 095	8 560	40%
RD215	Entrée Andernos	10 120	11 700	16%
RD3E9	Intersection RD106	3 450	4 030	17%
RD3E10	Intersection PF209	2 070	2 380	15%
RD5E5	Lubec	3 335	3 350	0%
PF209	Intersection RD3E10	664	1 120	69%
PF209	Entre RD3E10 et RD5E5	137	220	61%
PF210	Hameau Testaudenge	54	70	30%
PF217	Proximité RD1250	138	190	38%

Les écarts de trafic les plus importants sont constatés :

- Sur la RD3 (partie nord de l'axe) entre Andernos et Arès : +26% de trafic en période estivale. Sur le tronçon sud de la RD3 (en traversée de Lanton, Audenge et Biganos) l'augmentation est beaucoup plus mesurée (entre 2% et 12% selon la section) ;
- Sur l'avenue du Pont des chèvres à Lanton : +354%. Ceci s'explique par la vocation multiple de cet axe :
 - Axe local de la commune de Lanton ;
 - Voie d'échange entre la RD3 et la RD3E10 ;
 - Shunt de la RD3 lorsque celle-ci est trop chargée...
- Sur la RD5 : +40%. Ceci peut trouver son explication dans l'utilisation de la RD5 comme contournement de la RD3 en période estivale, certains automobilistes préférant faire un détour par cet axe plutôt que d'affronter la congestion sur la RD3 ;
- Sur les pistes forestières : les variations relatives sont importantes, sur des trafics modestes certes, mais qui témoignent de la recrudescence de l'utilisation de ces axes en période estivale par les locaux pour shunter les principales difficultés de trafic de l'aire d'étude.

➤ Etude sur les trafics de 2015

Figure 46 : Temporalité des trafics



Sources = cartes de comptages Département de la Gironde et DIR Atlantiques

➤ Autres zones de congestions

Le carrefour à feux de Marcheprime, à l'intersection de la RD5 et de la RD1250 constitue l'autre point de congestion important de la zone d'étude. Au niveau de ce carrefour, les flux en contournement Est du bassin d'Arcachon viennent croiser les flux radiaux vers Bordeaux avec une capacité d'écoulement limitée (2 voies en entrée du carrefour dans le sens radial et 1 seule dans le sens Sud-Est/Nord-Ouest). Des remontées de files importantes sont donc constatées, plus particulièrement l'été, à chaque entrée du carrefour. Cette situation est relativement gênante pour les habitants de Marcheprime puisque ce carrefour se situe en plein cœur de la zone urbanisée de Marcheprime, dans une zone pavillonnaire.

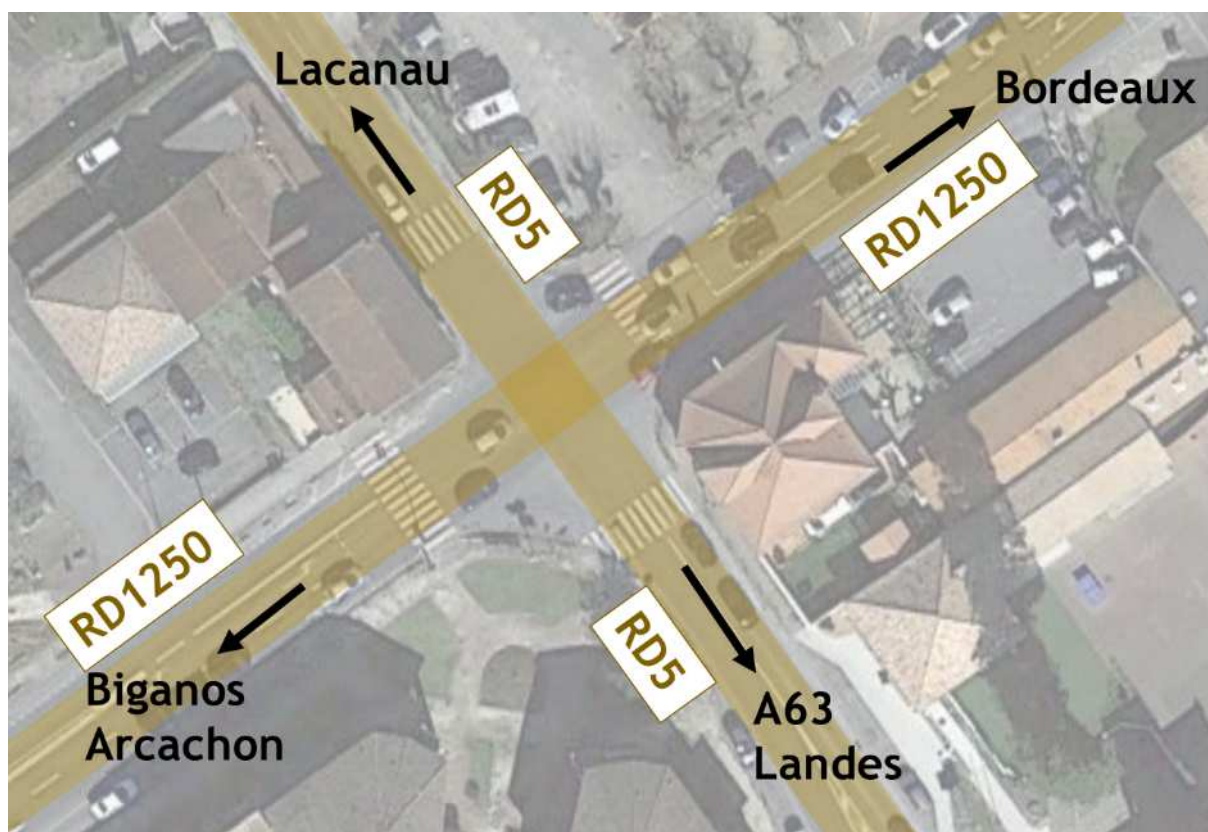
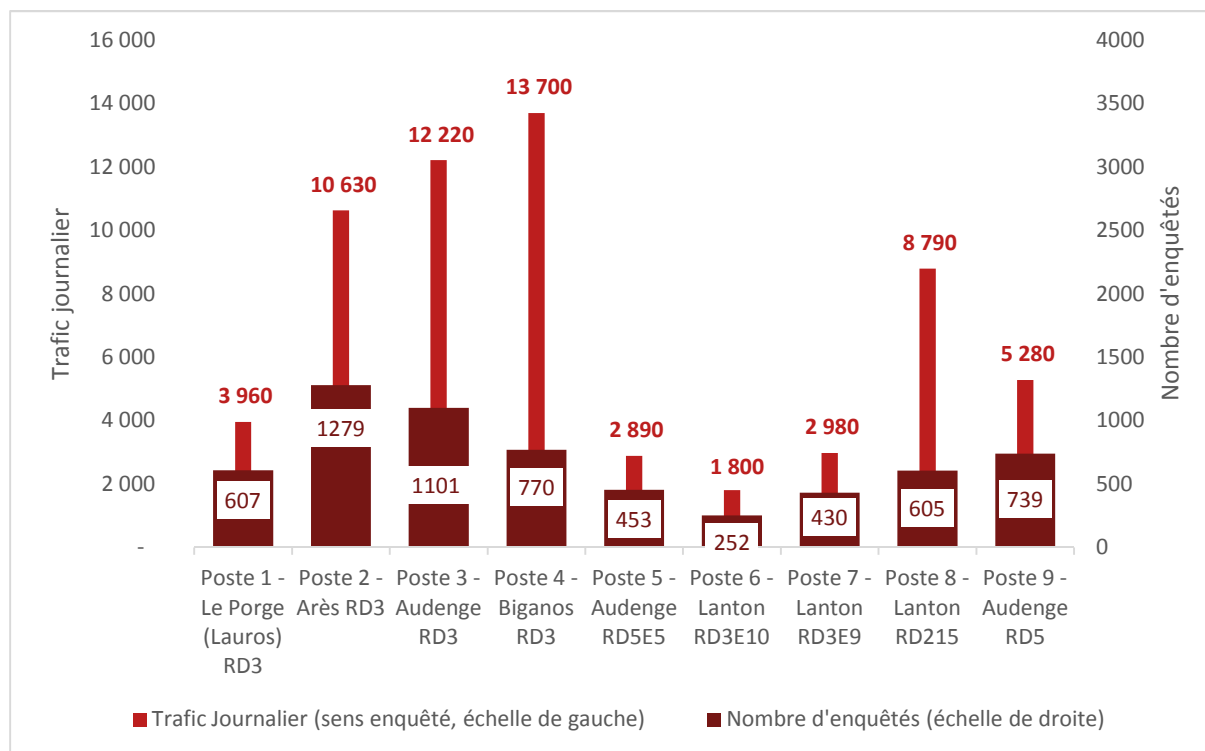


Figure 47 : Carrefour de Marcheprime (fond de plan Google Maps 2016)

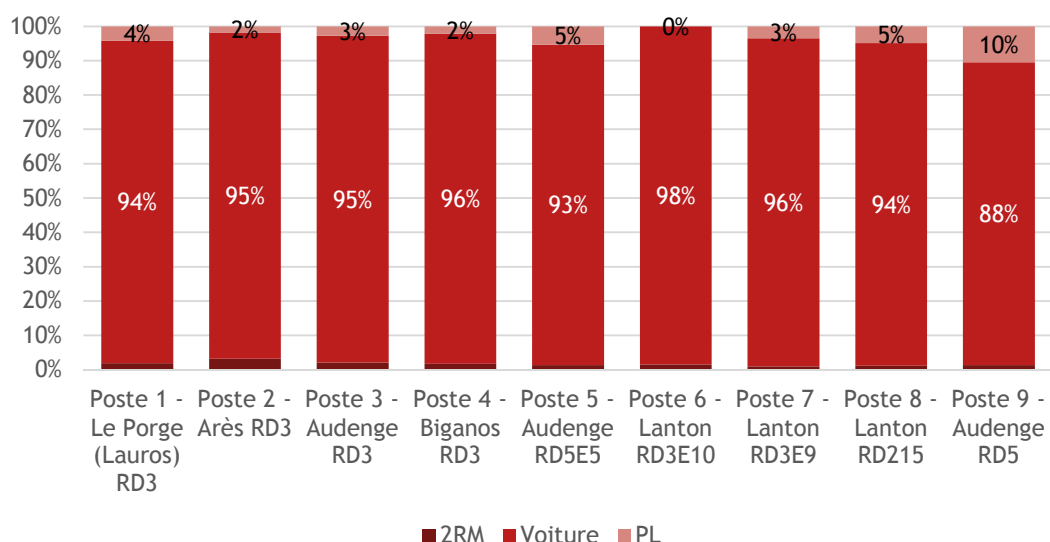
➤ Période hivernale

Figure 49 : Nombre d'enquêtés par poste et trafic journalier



En période hivernale, 6 236 véhicules ont été enquêtés pour un trafic passant de 62 250 véhicules, soit un taux d'enquête global de 10%. Le taux d'enquête le plus faible est de 6% sur le poste 4 et s'explique principalement par le débit important de véhicule passant.

Figure 50 : Parts modales par poste enquêté

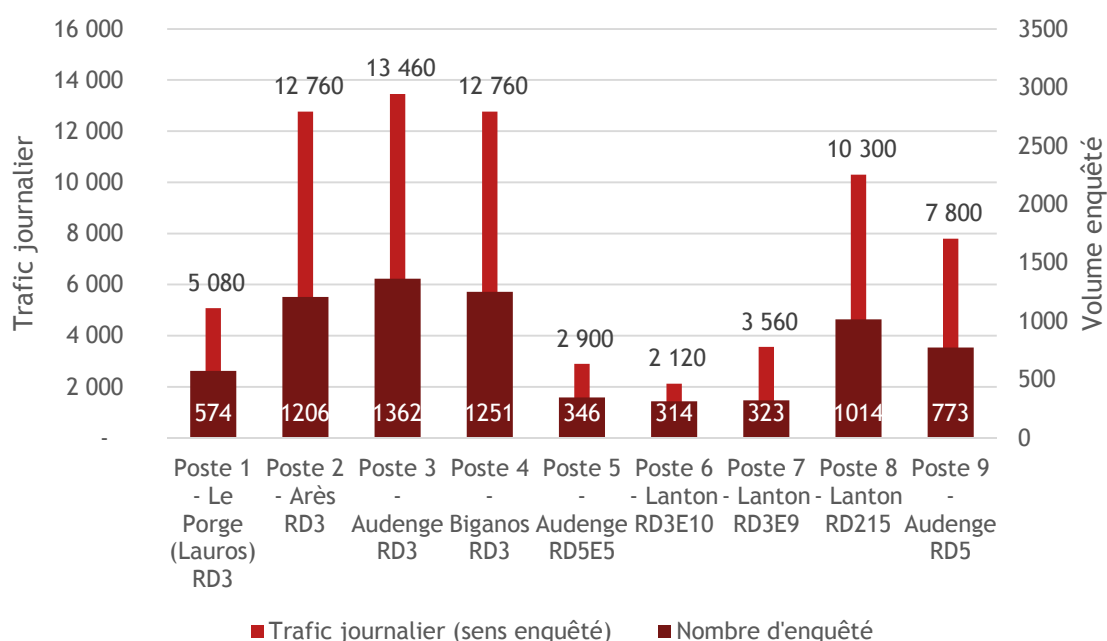


La RD5 et la RD5E5 se démarquent par une part de poids lourds plus importante que sur le reste du territoire (10% sur la RD5), qui s'explique par sa vocation d'axe de transit et de contournement du bassin pour les poids lourds. En effet, la part de poids lourds sur la RD3 est très faible (moins de 3% sur la zone d'étude) ce qui laisse supposer que peu ou pas de

ponds lourds empruntent l'axe pour des déplacements de transit entre le sud et le nord de l'ouest girondin.

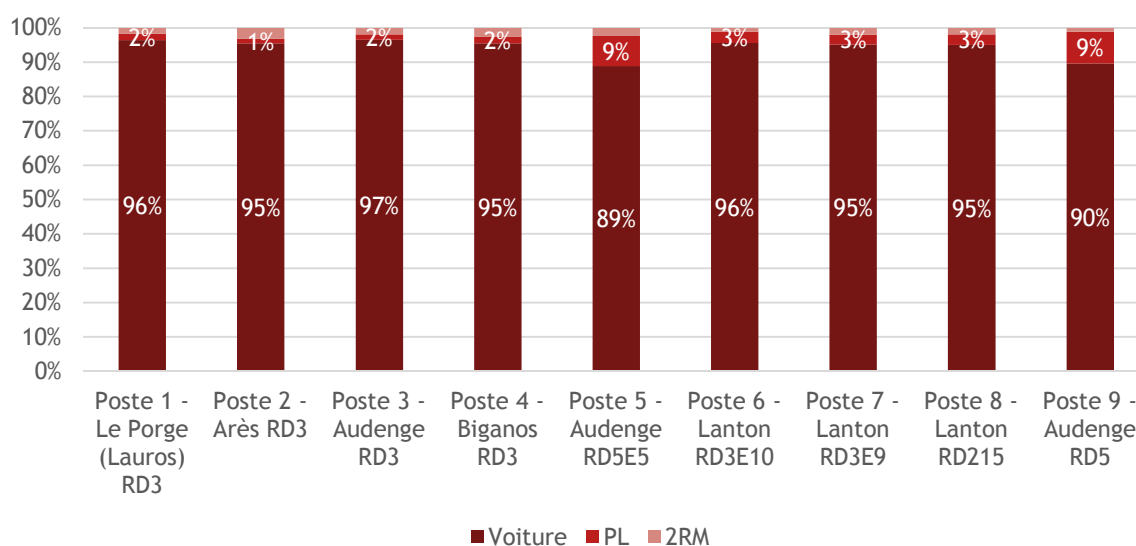
➤ Période estivale

Figure 51 : Nombre d'enquêtés par poste et trafic journalier



Au global, 7 163 véhicules ont été enquêtés sur les 70 740 qui ont traversé la zone d'étude. Le taux d'enquête est supérieur à 10% sur chaque poste.

Figure 52 : Parts modales par poste enquêté



Les parts modales par poste montrent la prédominance des véhicules particuliers qui représentent au global 98% des véhicules passant par les points d'enquête. La RD5 et la RD5E5 affichent un pourcentage de poids lourds supérieurs au reste du territoire qui s'explique par le fait que la RD5 est utilisé comme axe de transit dans les déplacements

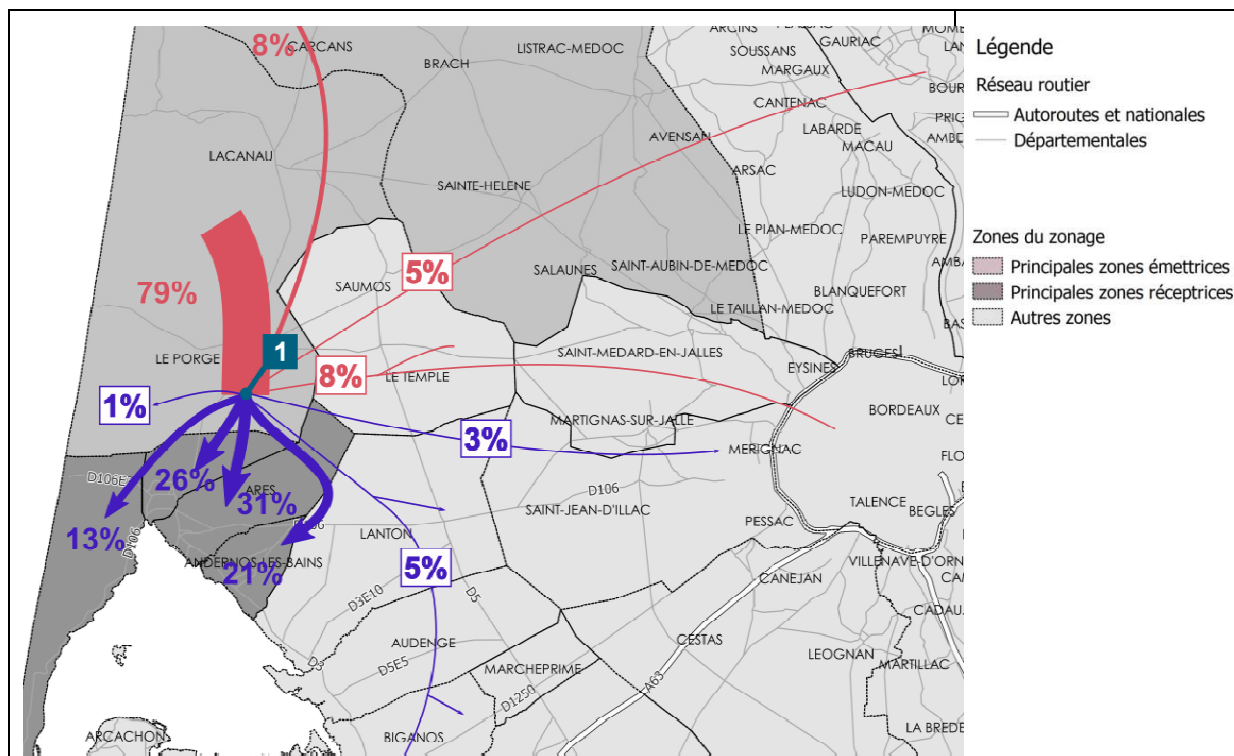
Nord-Sud de l'ouest Girondin. La RD5E5 apparait donc comme un point d'entrée important sur le territoire pour les poids lourds.

1.6.2 Poste 1 : RD3 Nord de Lège (Lauros)

➤ Période hivernale

➤ Analyse des déplacements (Origines / Destinations)

Figure 53 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3 à Lauros (période hivernale)

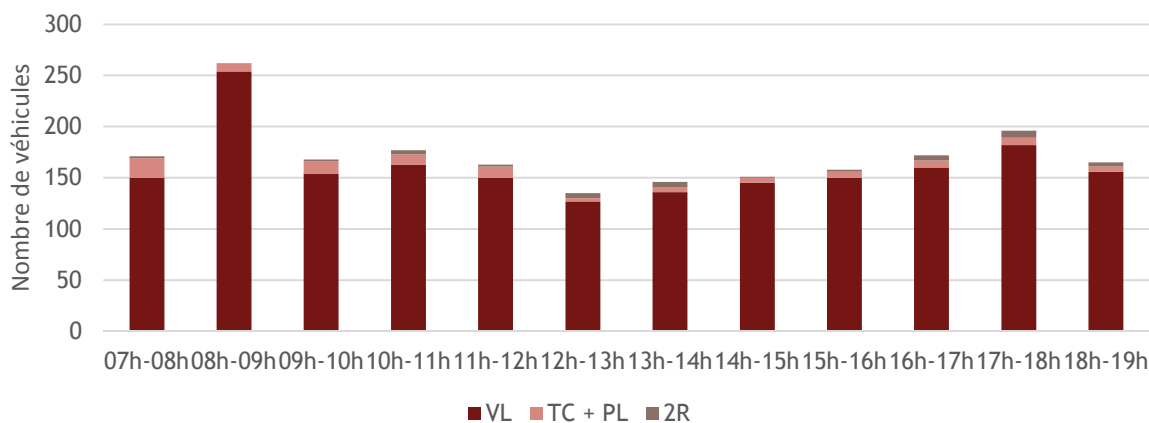


➤ TMJA = 3 960 véhicules. 607 véhicules enquêtés :

Le trafic en entrée nord de l'aire d'étude par la RD3 (poste 1 du dispositif d'enquête) est essentiellement du trafic de courte portée :

- 87% des flux provient du Porge ou de Lacrau ou du Temple, soit des villes à proximité directe du poste. Le reste provient de villes plus éloignées (principalement du Médoc) ;
- 91% ne va pas au-delà d'Andernos-les-Bains ;
- Seulement 5% du trafic poursuit jusqu'à Biganos et au-delà.

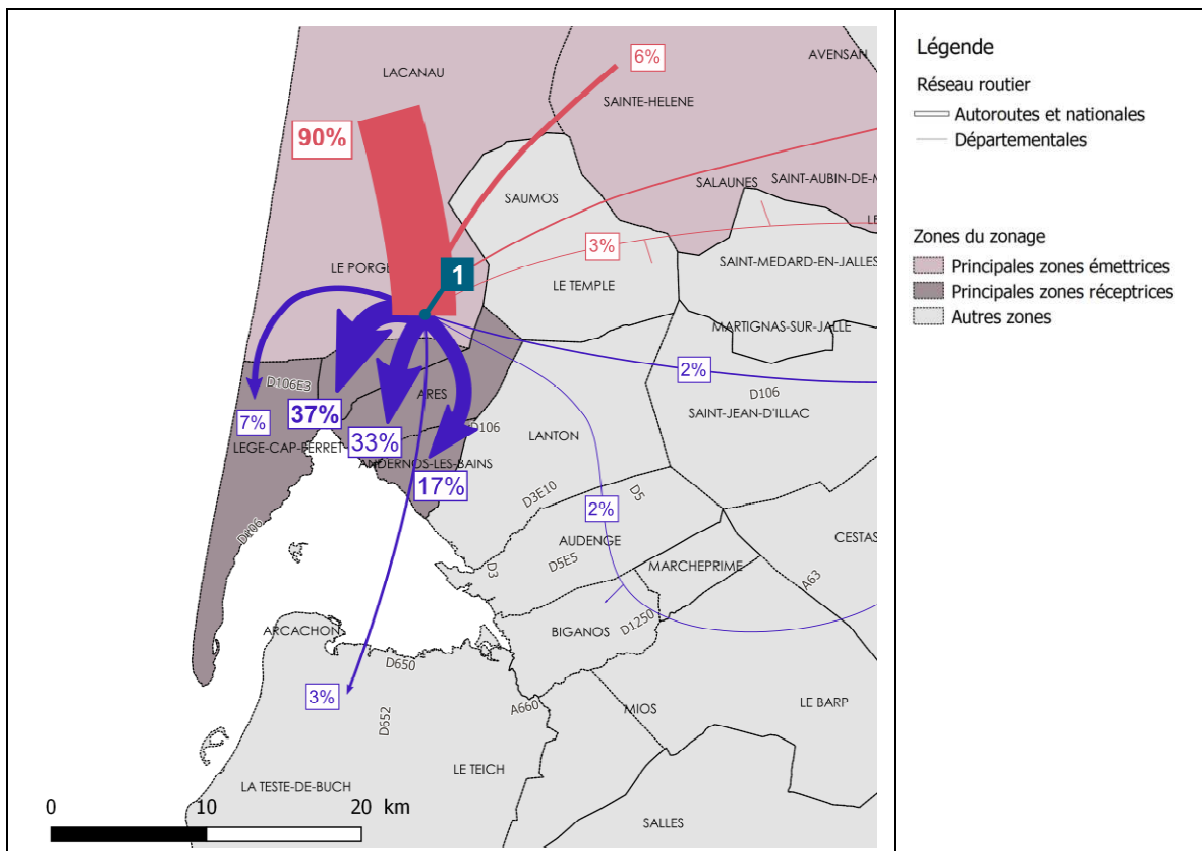
Figure 54 : Profil horaire du trafic en période hivernale sur la RD3 à Lauros



Le profil horaire du trafic présente une pointe entre 8h et 9h, puis est relativement stable jusqu'à 16h, heure à partir de laquelle se dessine à nouveau une légère pointe de trafic. Ce profil est caractéristique d'un axe à vocation multiple : le trafic n'est pas réduit à sa portion congrue en dehors des deux périodes de pointe classiques de la journée. Le trafic est orienté principalement dans le sens entrant sur le Bassin le matin et inversement le soir.

➤ **Période estivale**

Figure 55 : *Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3 à Lauros (période estivale)*

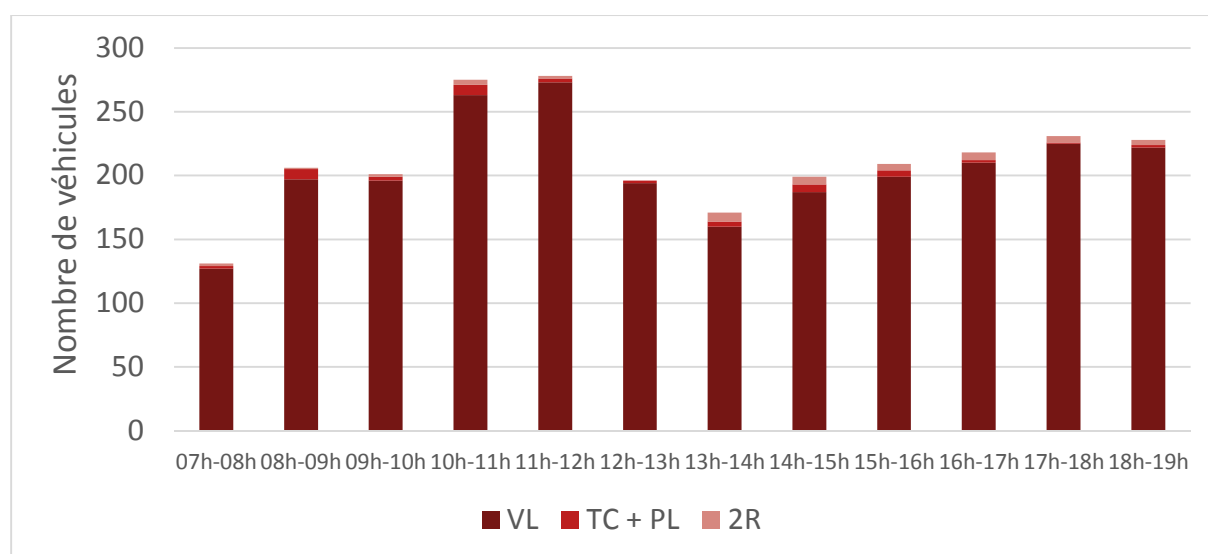


➤ *TMJA = 5 080 véhicules. 574 véhicules enquêtés :*

On retrouve en période estivale le constat dressé pour la période hivernale, à savoir que le trafic qui emprunte la RD3 depuis le nord pour entrer dans l'aire d'étude est de relative courte portée :

- 99% des usagers traversant le poste proviennent de ville très proches (Lacanau, le Porge, Le Temple, Saumos ou Saint-Helène)
- Seuls 3% du trafic a pour destination la COBAS.
- La très grande majorité des automobilistes à pour destination les communes d'Andernos, Arès et Lège-Cap-Ferret.
- Aucun trafic à destination des communes de Lanton, Audenge, Biganos ou Marcheprime n'a été intercepté à ce poste d'enquête.
- 90% a pour origine les communes du Porge, de Lège ou Lacanau.

Figure 56 : Profil horaire du trafic en période estivale sur la RD3 à Lauros

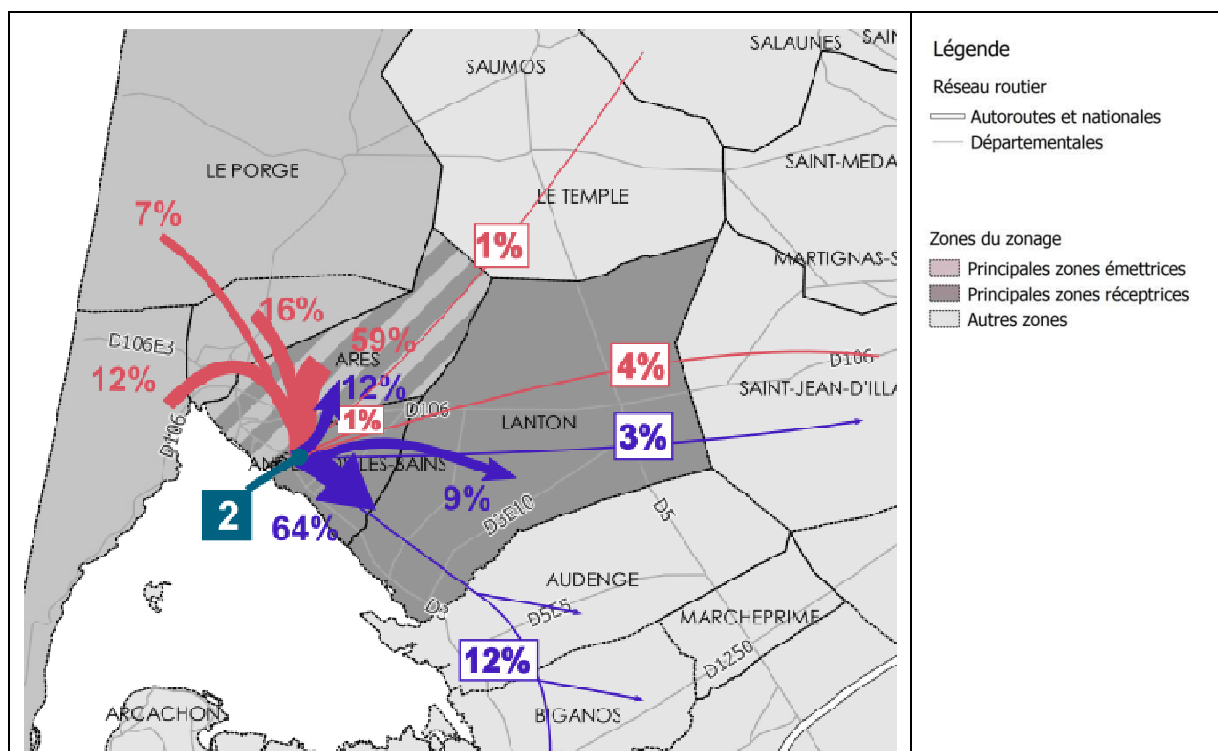


En période estivale, le profil constaté pour le trafic est typique de ce qu'on observe dans les zones touristiques, avec une pointe de trafic en fin de matinée, entre 10h et midi, correspondant notamment aux mouvements vers les zones balnéaires. Le trafic est nettement plus soutenu qu'en période hivernale.

1.6.3 Poste 2 : RD3 à Arès

➤ Période hivernale

Figure 57 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3 à Arès (période hivernale)

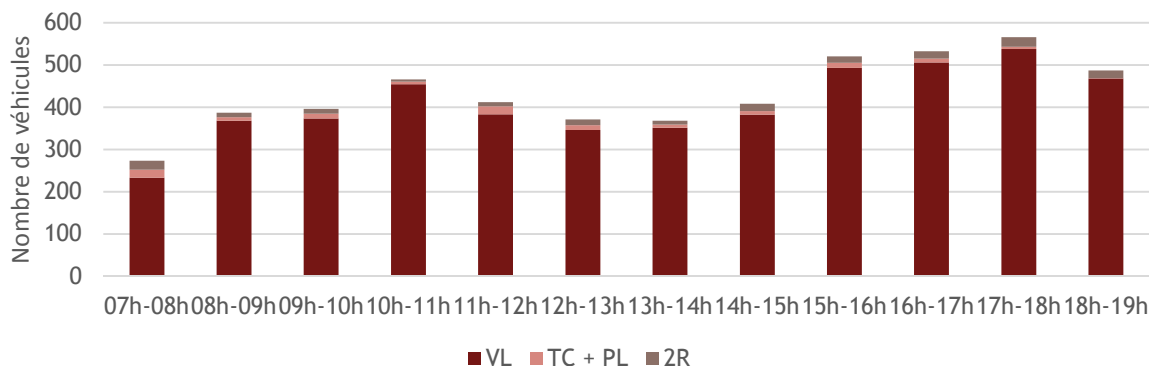


➤ TMJA = 10 630 véhicules. 1 279 véhicules enquêtés ;

Le trafic sur la RD3 à Arès est essentiellement du trafic de courte portée :

- En termes de destinations :
 - 85% ne va pas au-delà de Lanton ;
 - Seulement 12% du trafic poursuit jusqu'à Audenge et au-delà.
- En termes d'origines : 94% a pour origine les communes du Porge, de Lège-Cap-Ferret, d'Arès ou Andernos.

Figure 58 : Profil horaire du trafic en période hivernale sur la RD3 à Arès



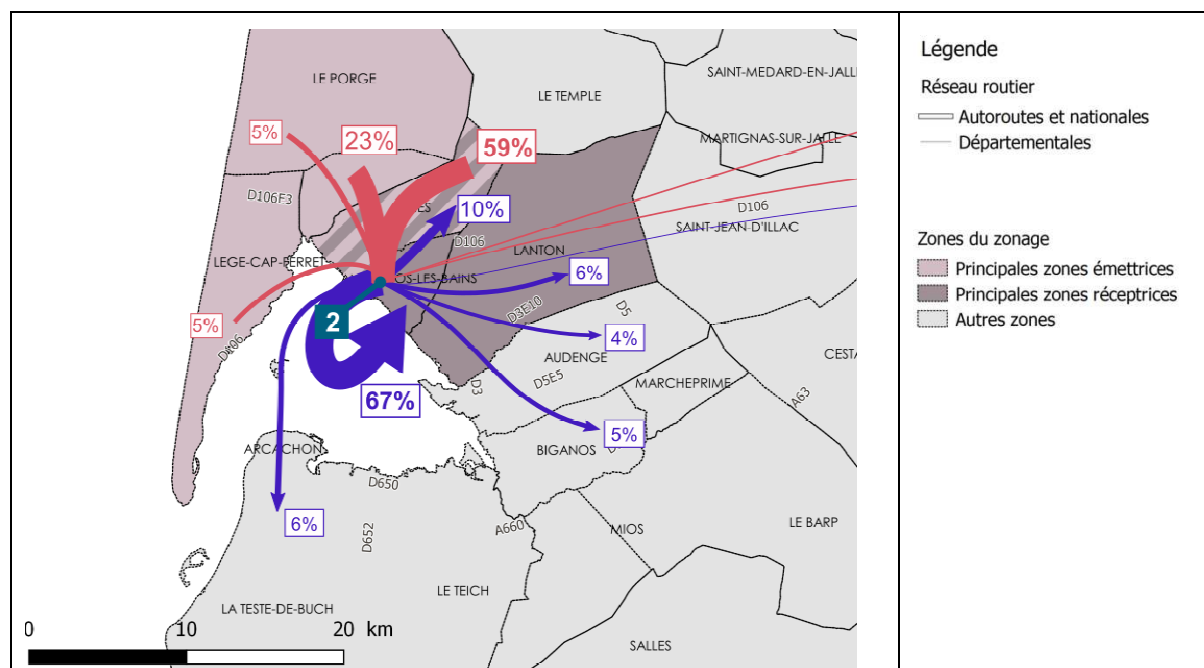
Le trafic est soutenu tout au long de la journée sur cette section de la RD3. On observe toutefois deux légères pointes de trafic :

- Une première entre 10h et 11h ;
- Une seconde à partir de 15h et jusqu'à la fin de la journée.

Ce profil peu courant, témoigne d'un axe à la vocation multiple, et emprunté par tous types de trafic et qui par conséquent, « fonctionne » toute la journée.

➤ Période estivale

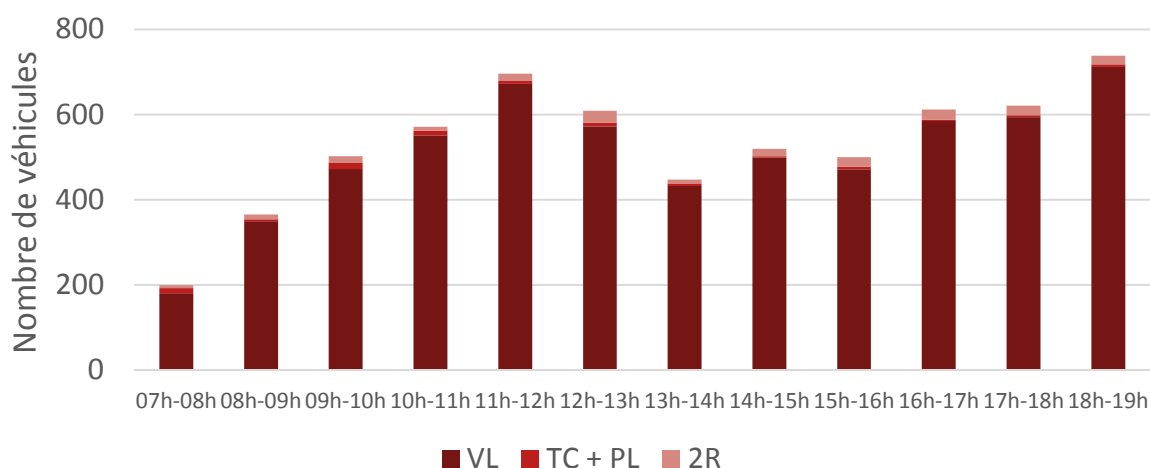
Figure 59 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3 à Arès (période estivale)



➤ TMJA = 12 760 véhicules. 1 206 véhicules enquêtés ;

On retrouve *grosso modo* en période estivale le constat dressé pour la période hivernale, à savoir que le trafic qui emprunte la RD3 depuis le nord pour entrer dans l'aire d'étude est de relative courte portée. Seuls 6% du trafic a pour destination la COBAS. La très grande majorité des automobilistes a pour destination les communes d'Andernos, Lanton et Arès.

Figure 60 : Profil horaire du trafic en période estivale sur la RD3 à Arès

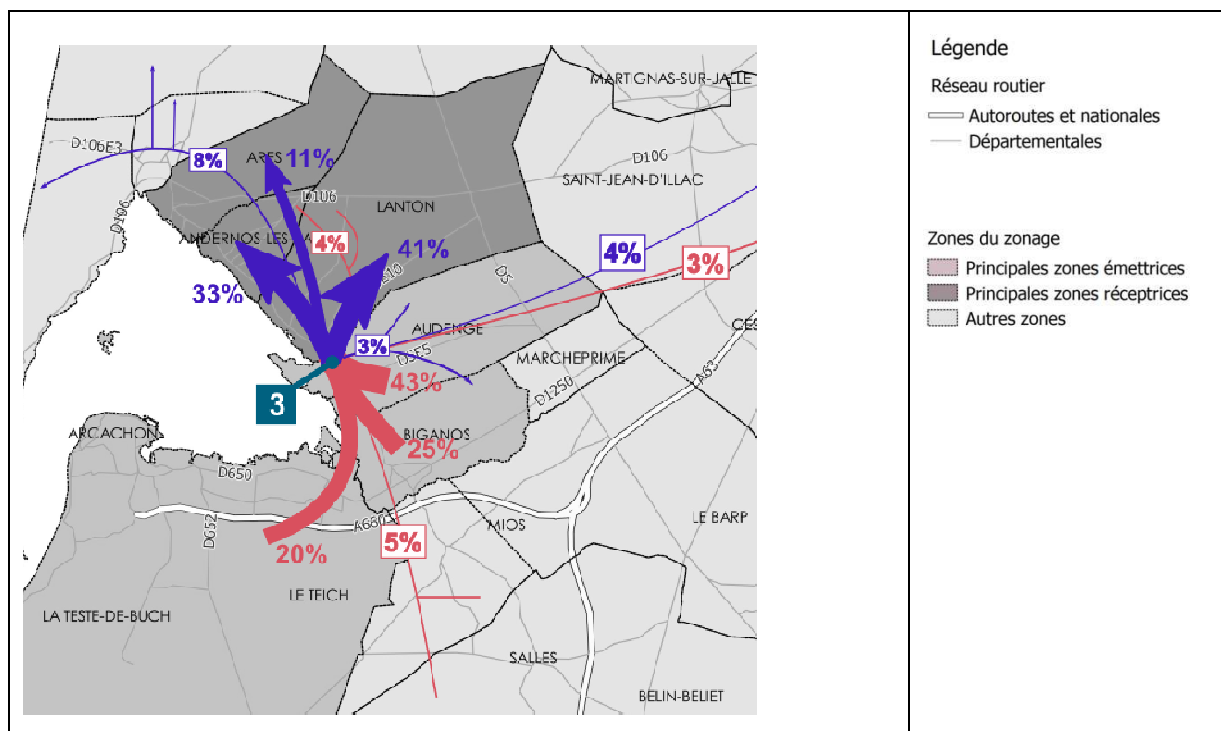


En période estivale, le profil constaté pour le trafic est typique de ce qu'on observe dans les zones touristiques, avec une pointe de trafic en fin de matinée, entre 10h et midi, correspondant notamment aux mouvements vers les zones balnéaires. Le trafic est nettement plus soutenu qu'en période hivernale, avec des trafics horaires supérieurs à 700 véhicules en pointe.

1.6.4 Poste 3 : RD3 à Audenge

➤ Période hivernale

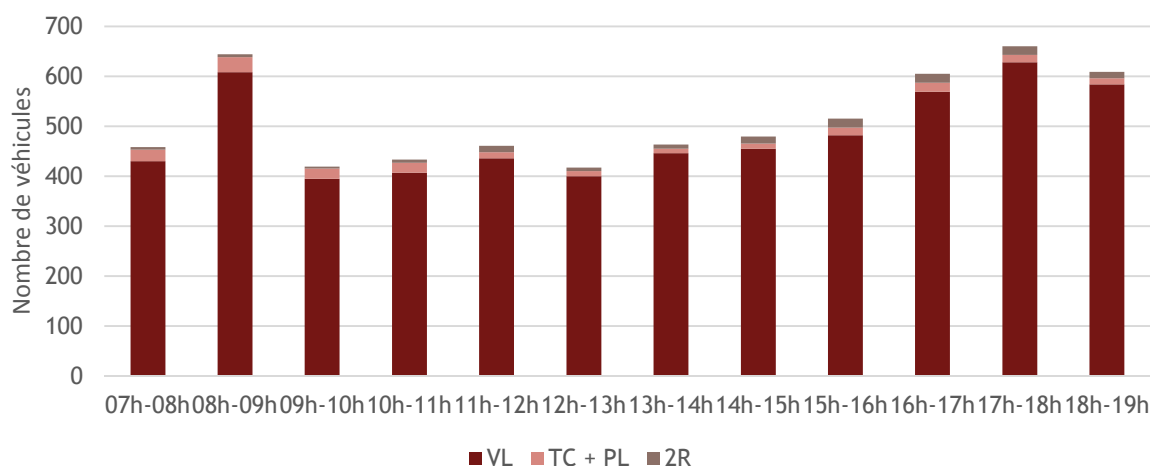
Figure 61 : *Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3 à Audenge (période hivernale)*



➤ TMJA = 12 220 véhicules. 1 101 véhicules enquêtés :

Le trafic sur la RD3 à Audenge, soit à peu près à mi-chemin entre Biganos et le bourg de Lège, est essentiellement du trafic local d'échange entre les communes du nord et du sud de la COBAN. On ne retrouve sur cette partie de l'axe qu'une fraction minoritaire de trafic avec pour origine la métropole Bordelaise, ou d'autres secteurs girondins. Seuls 8% du trafic poursuivent au-delà d'Arès à destination du Cap-Ferret ou du Porge et de Lacanau.

Figure 62 : Profil horaire du trafic en période hivernale sur la RD3 à Audenge

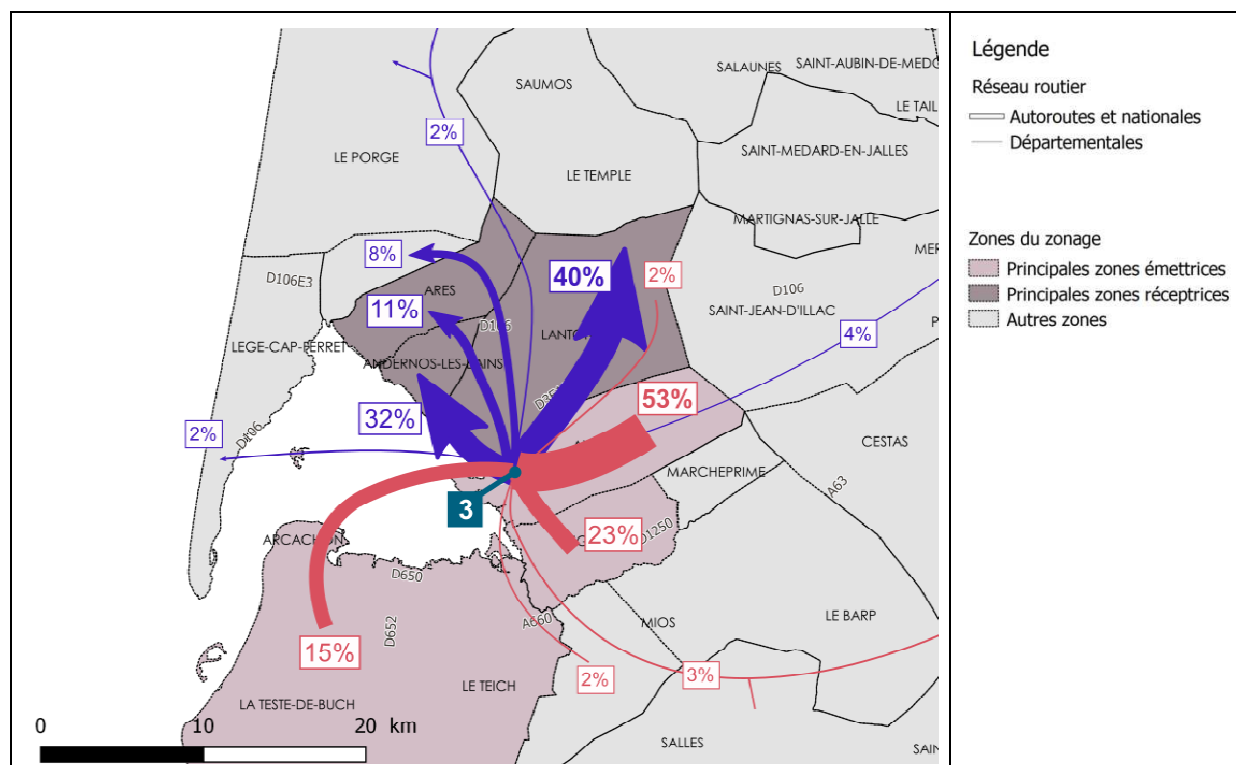


Le trafic est soutenu tout au long de la journée sur cette section de la RD3. On observe toutefois deux pointes de trafic, correspondant aux mouvements pendulaires des actifs, entre 8h et 9h puis entre 16h et 19h. Au vu du profil horaire, il est possible de postuler que cette section de la RD3 concentre moins d'usages différents que les sections situées plus au nord.

➤ Période estivale

➤ Analyse des déplacements (Origines / Destinations)

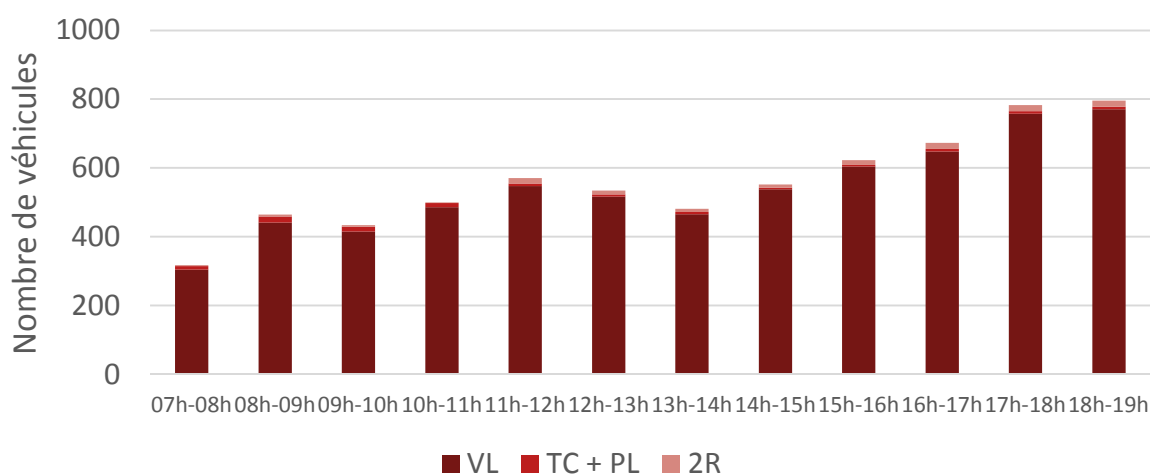
Figure 63 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3 à Audenge (période estivale)



➤ TMJA = 13 460 véhicules. 1 362 véhicules enquêtés :

En période estivale, le constat dressé pour la période hivernale reste valable, à savoir que le trafic est essentiellement du trafic interne à la COBAN, d'échange entre le nord et le sud. Seuls 15% du trafic a pour origine la COBAS et 12% du trafic poursuivent au-delà d'Arès vers le nord ou le Cap-Ferret.

Figure 64 : Profil horaire du trafic en période estivale sur la RD3 à Audenge

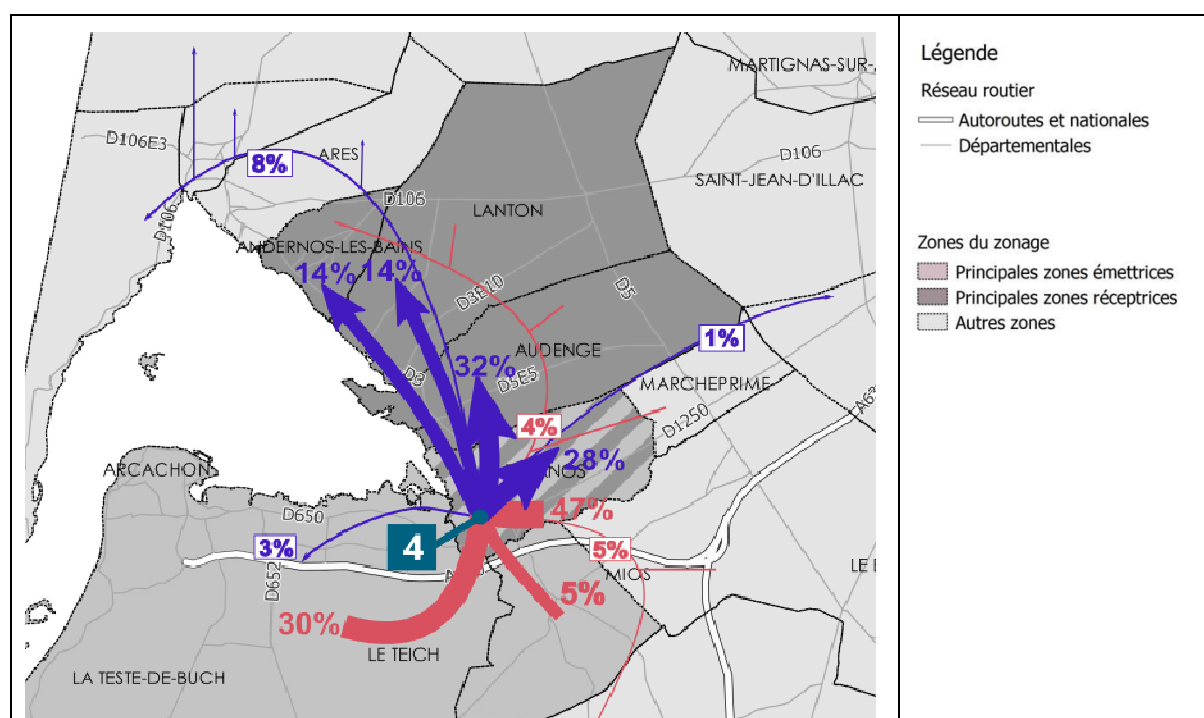


En période estivale, le profil constaté pour le trafic est typique de ce qu'on observe dans les zones touristiques, avec une pointe de trafic en fin de matinée, entre 10h et midi, correspondant notamment aux mouvements vers les zones balnéaires. Le trafic est plus soutenu qu'en période hivernale, notamment à partir de 15h.

1.6.5 Poste 4 : RD3 à Biganos

➤ Période hivernale

Figure 65 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3 à Biganos (période hivernale)

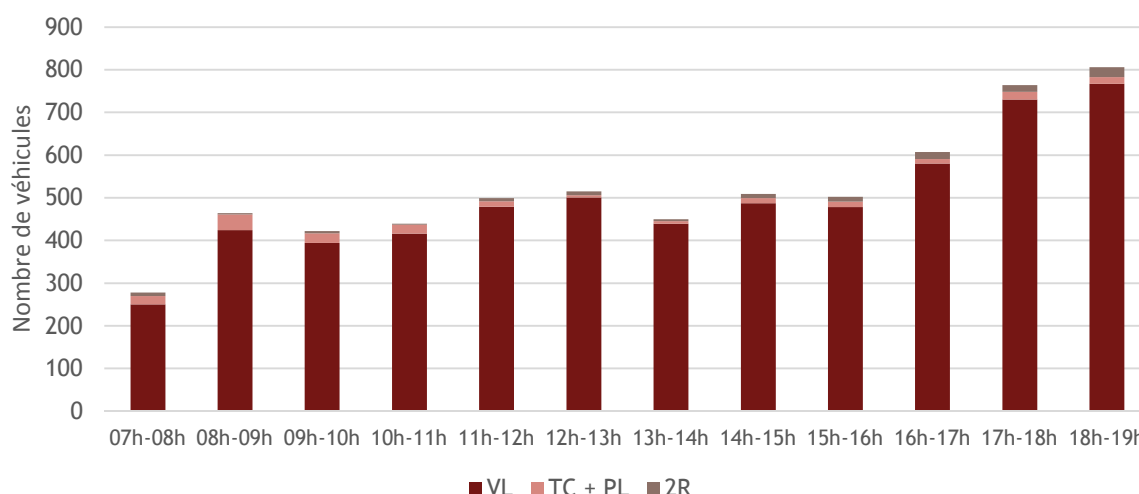


➤ TMJA = 13 700 véhicules. 770 véhicules enquêtés :

Le trafic en entrée sud de l'aire d'étude par la RD3 (poste 4 du dispositif d'enquête) est du trafic de courte portée :

- 82% des déplacements proviennent du sud du Bassin d'Arcachon
- 74% ne va pas au-delà de Lanton ;
- 14% a pour destination Andernos ;
- Seulement 8% poursuit au-delà d'Andernos.

Figure 66 : Profil horaire du trafic en période hivernale sur la RD3 à Biganos

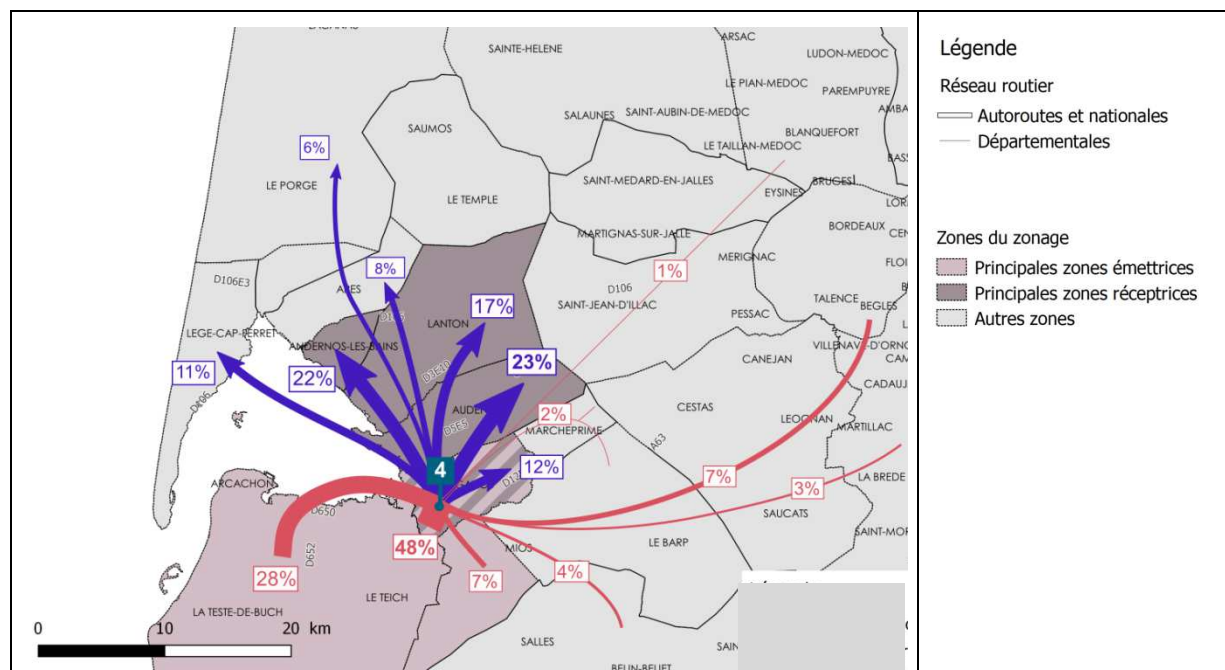


Le trafic sur la RD3 à Biganos dans le sens entrant sur le bassin suite une tendance croissance tout au long de la journée, avec un maximum atteint entre 18h et 19h. Ce profil laisse penser que le pic observé le soir dans le sens entrant correspond au retour des actifs résidents de l'aire d'étude qui sortent de l'aire d'étude le matin pour aller emprunter la RD1250 ou l'A63 en direction de la métropole bordelaise ou de la COBAS.

➤ Période estivale

➤ Analyse des déplacements (Origines / Destinations)

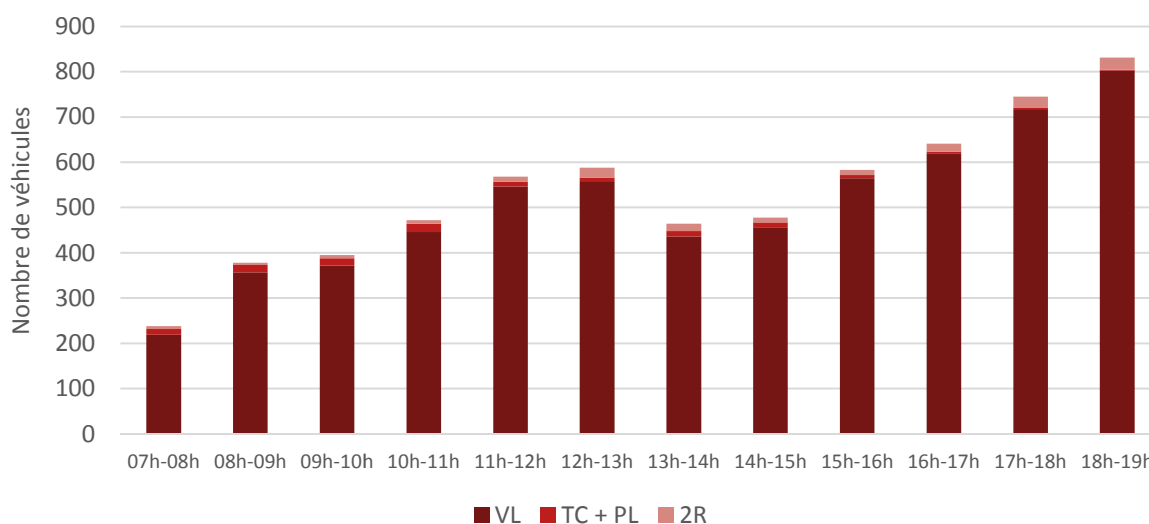
Figure 67 : Détail des OD réalisées par les personnes interrogées sur la RD3 à Biganos (période estivale)



➤ TMJA = 12 760 véhicules. 1 251 véhicules enquêtés :

En période estivale, la structure du trafic au poste 4 se modifie par rapport à la période hivernale. En particulier, on observe une augmentation du trafic de « longue portée » : le trafic à destination du nord du bassin (Andernos, Arès, Lège-Cap-Ferret, Le Porge) représente 46% des véhicules qui passent par Biganos. Le trafic en provenance de la métropole Bordelaise prend également une part plus importante dans le trafic (7%, contre moins de 2% en période hivernale). Les origines des déplacements restent très majoritairement (83%) des communes de la COBAS (Sud du bassin).

Figure 68 : Profil horaire du trafic en période estivale sur la RD3 à Biganos



En période estivale, le profil est mixte, avec

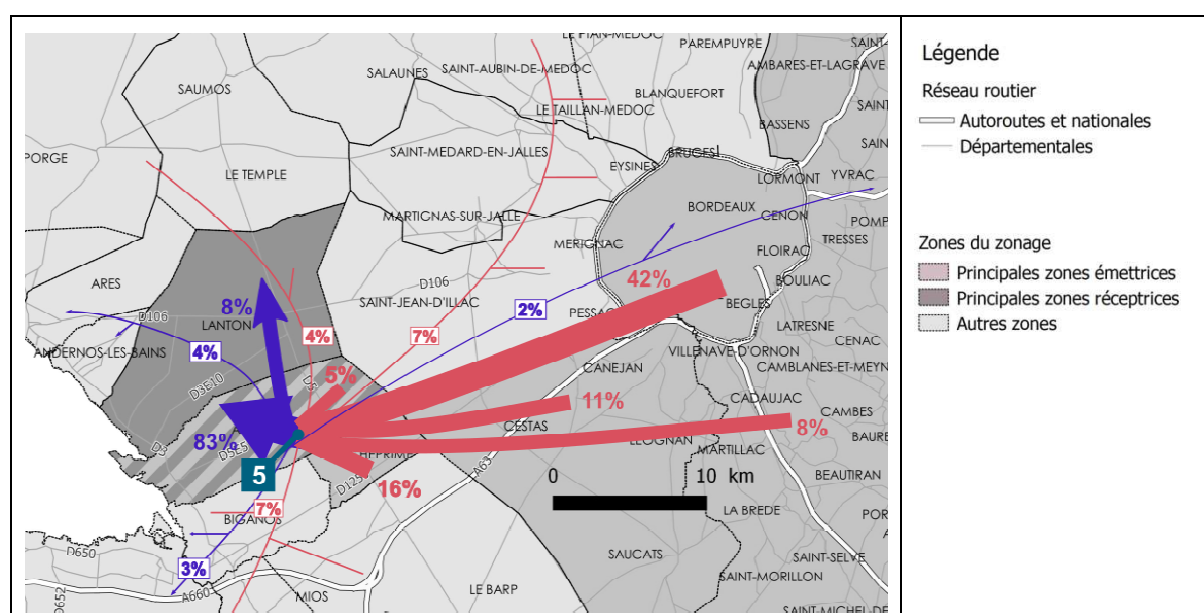
- Une pointe de trafic à partir de 11h-12h, typique de ce qu'on observe dans les zones touristiques ;
- Une pointe de trafic le soir (retour des actifs de la métropole bordelaise ou de la COBAS).

1.6.6 Poste 5 : RD5E5 à Audenge (Lubec)

➤ Période hivernale

➤ Analyse des déplacements (Origines / Destinations)

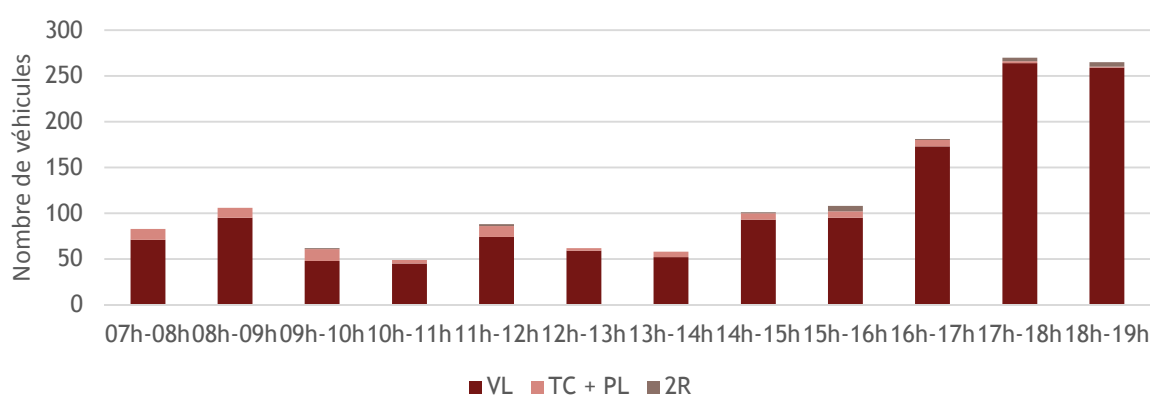
Figure 69 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD5E5 à Audenge (période hivernale)



➤ TMJA = 2 890 véhicules. 453 véhicules enquêtés :

L'analyse de la structure du trafic sur la RD5E5 fait apparaître le rôle de cet axe comme point d'entrée sur le bassin vers les communes d'Audenge et Lanton depuis la métropole Bordelaise. Le trafic à destination du nord du bassin est marginal sur cet axe.

Figure 70 : Profil horaire du trafic en période hivernale sur la RD5E5 à Audenge

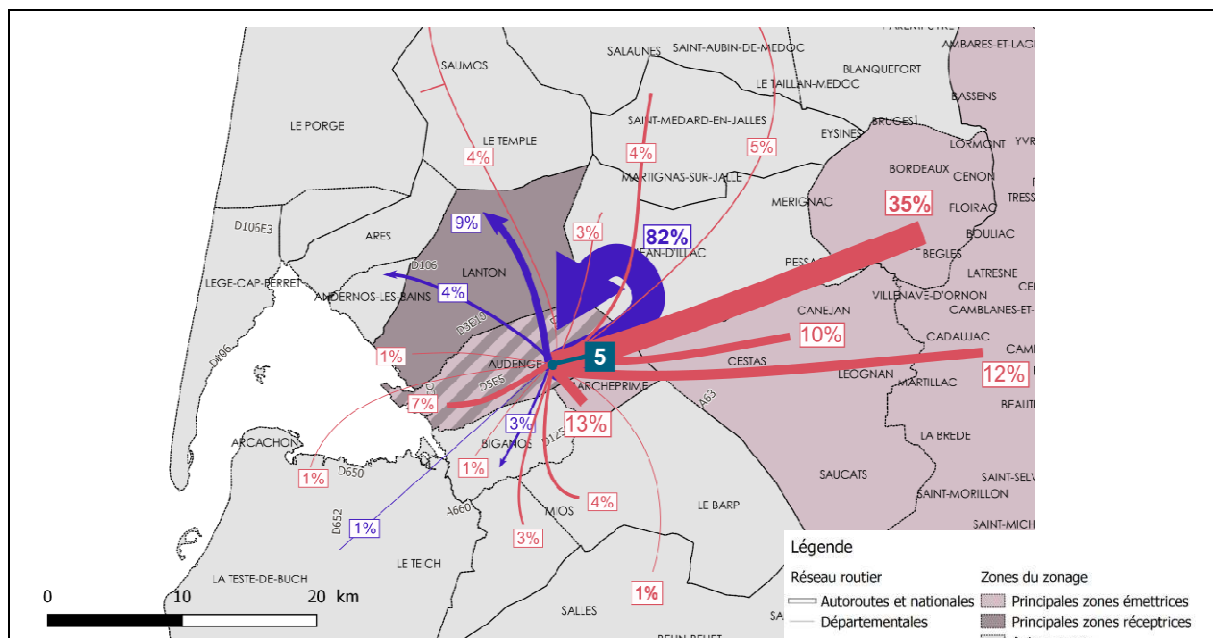


Le profil du trafic sur cet axe est typique d'un axe à vocation d'écoulement du trafic pendulaire. En dehors d'une pointe de trafic le soir dans le sens entrant, correspondant au retour des actifs à leur domicile, le trafic est très faible en journée.

➤ Période estivale

➤ Analyse des déplacements (Origines / Destinations)

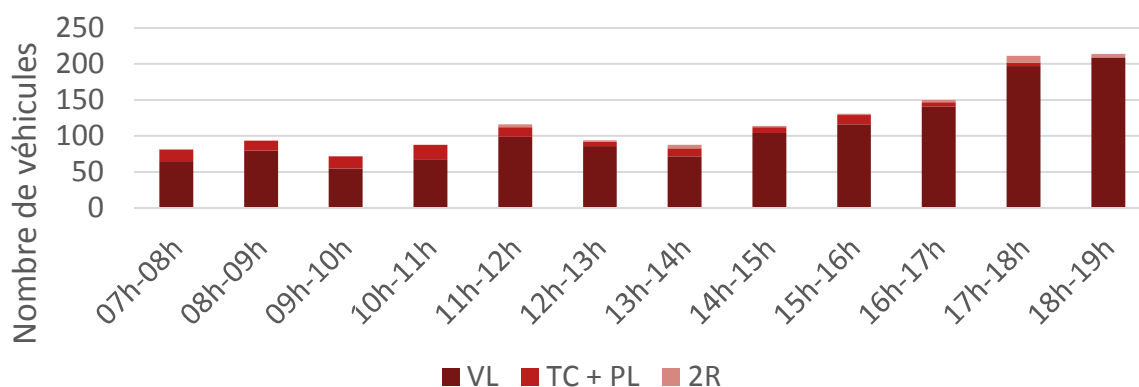
Figure 71 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD5E5 à Audenge (période estivale)



➤ TMJA = 2 900 véhicules. 346 véhicules enquêtés :

En période estivale, la structure du trafic n'est pas radicalement modifiée sur la R5E5 par rapport à la période hivernale. Les destinations principales restent Lanton et Audenge. On n'observe en particulier pas d'augmentation significative du trafic à destination des sites touristiques du nord du bassin.

Figure 72 : Profil horaire du trafic en période estivale sur la RD5E5 à Audenge



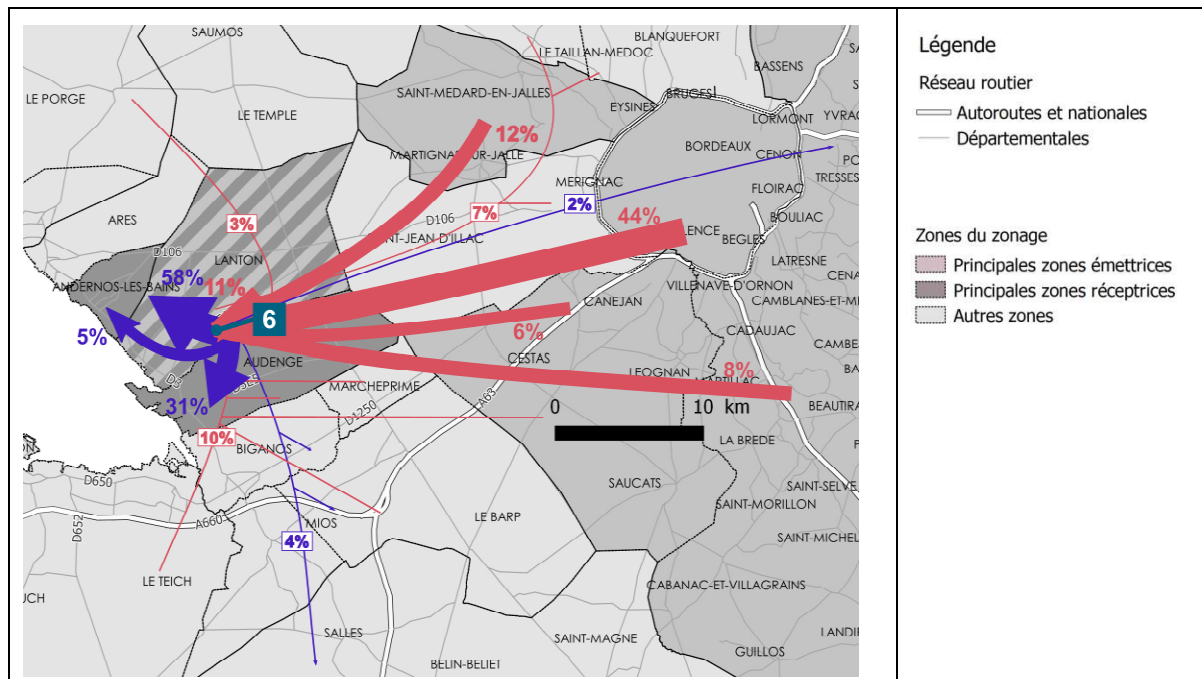
Par rapport à la période hivernale, le trafic en dehors de la pointe du soir, tout en restant faible au regard de la pointe du soir, s'intensifie légèrement autour de la mi-journée notamment, ce qui semble témoigner de l'augmentation, certes modeste, des déplacements pour motif loisirs sur l'axe l'été.

1.6.7 Poste 6 : RD3E10 à Lanton (Piste forestière)

➤ Période hivernale

➤ Analyse des déplacements (Origines / Destinations)

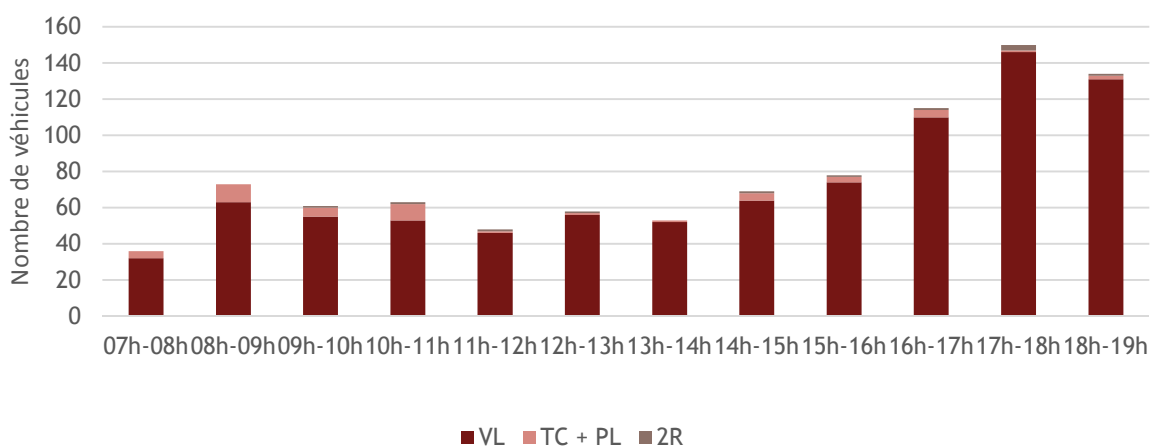
Figure 73 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3E10 à Lanton (période hivernale)



➤ TMJA = 1 800 véhicules. 252 véhicules enquêtés :

L'analyse de la structure du trafic sur la RD3E10 fait apparaître un fonctionnement analogue à celui de la RD5E5. Cet axe joue le rôle de point d'entrée sur le bassin vers les communes d'Audenge et Lanton depuis la métropole Bordelaise. Le trafic à destination du nord du bassin est marginal sur cet axe.

Figure 74 : Profil horaire du trafic en période hivernale sur la RD3E10 à Lanton



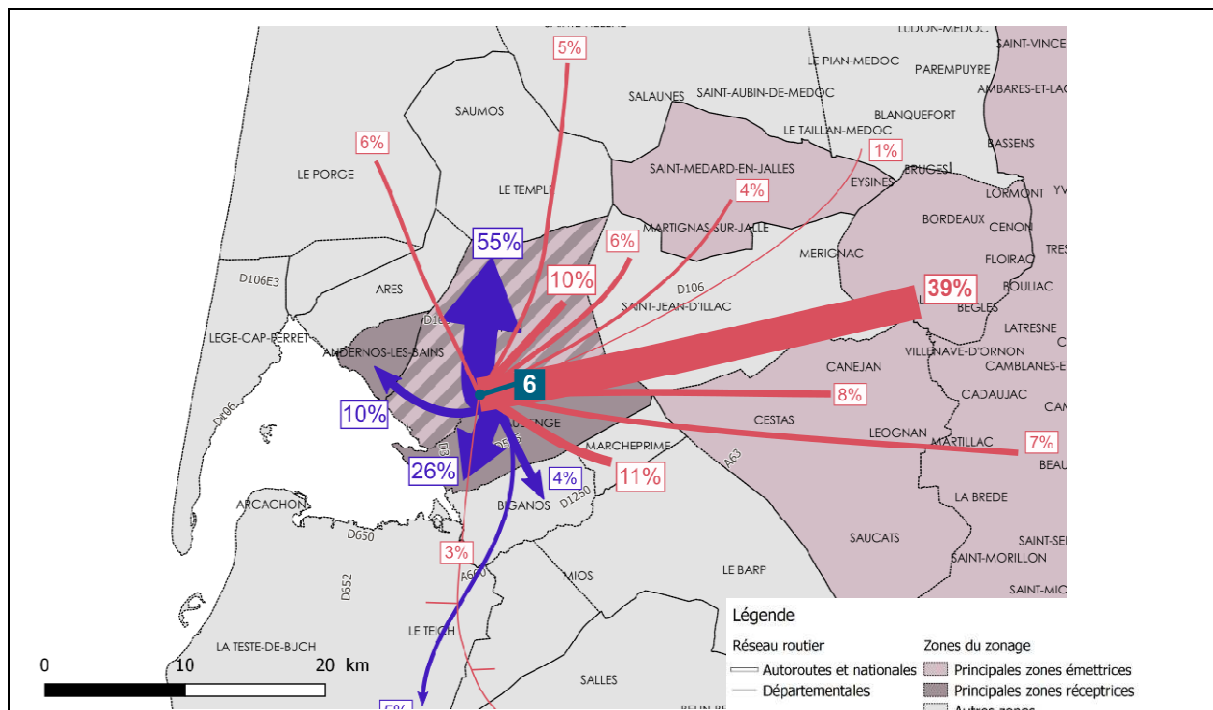
Le profil du trafic sur cet axe est typique d'un axe à vocation d'écoulement du trafic pendulaire. En dehors de deux pointes de trafic le matin (modérée) et le soir

(marquée) dans le sens entrant, correspondant aux mouvements des actifs entre leur domicile et leur lieu de travail, le trafic est peu soutenu en journée.

➤ Période estivale

➤ Analyse des déplacements (Origines / Destinations)

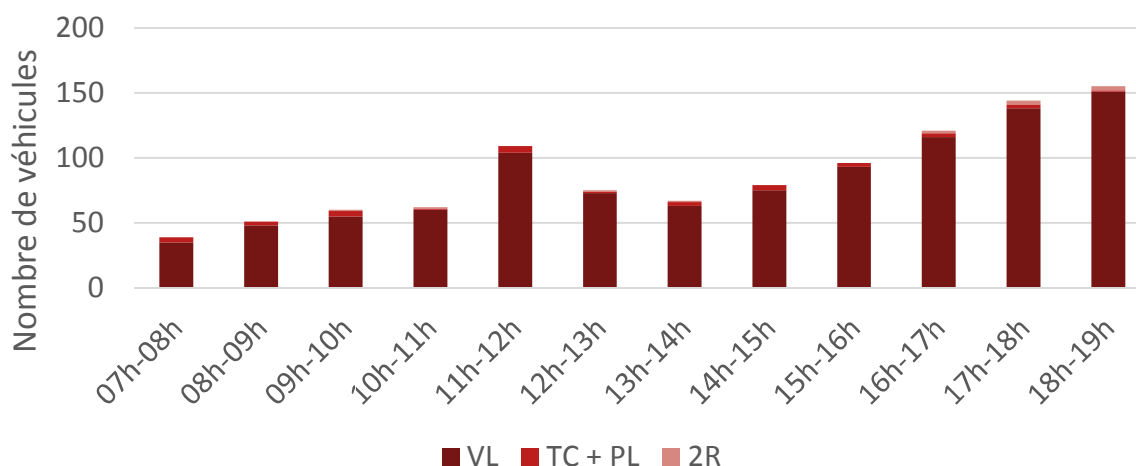
Figure 75 : *Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3E10 à Lanton (période estivale)*



➤ TMJA = 2 120 véhicules. 314 véhicules enquêtés :

En période estivale, la structure du trafic n'est pas radicalement modifiée sur la R3E10 par rapport à la période hivernale. Les destinations principales restent Lanton et Audenge. Toutefois, on observe une diversification des origines du trafic. En particulier, les origines « Le Porge » et « Marcheprime » émergent parmi les origines significatives. Pour l'accès à Lanton ou Audenge, la RD3 aurait pu sembler une voie d'accès plus naturelle depuis ces deux communes. Ceci semble donc témoigner des phénomènes de shunt de la RD3 en période estivale par les « locaux », déjà évoqués dans ce rapport.

Figure 76 : Profil horaire du trafic en période estivale sur la RD3E10 à Lanton



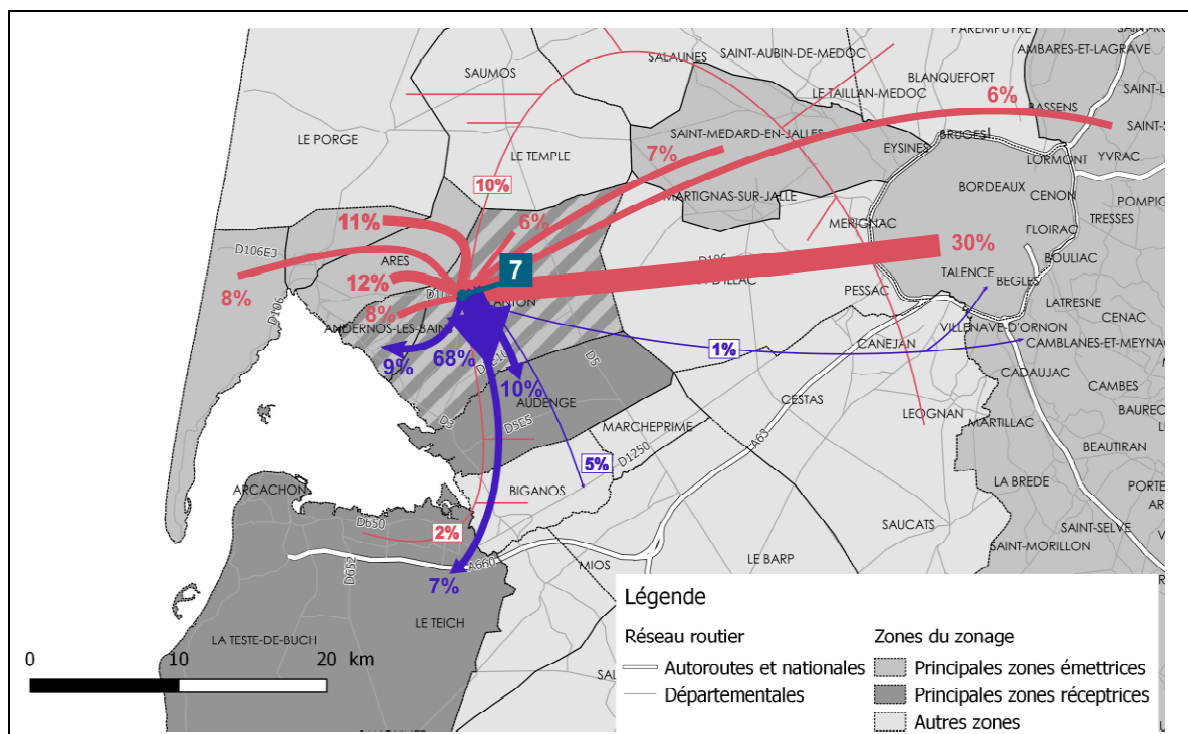
Par rapport à la période hivernale, le trafic en dehors de la pointe du soir, tout en restant faible au regard de la pointe du soir, s'intensifie légèrement autour de la mi-journée notamment, ce qui semble témoigner de l'augmentation, certes modeste, des déplacements pour motif loisirs sur l'axe l'été.

1.6.8 Poste 7 : RD3E9 à Lanton

➤ Période hivernale

➤ Analyse des déplacements (Origines / Destinations)

Figure 77 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3E9 à Lanton (période hivernale)

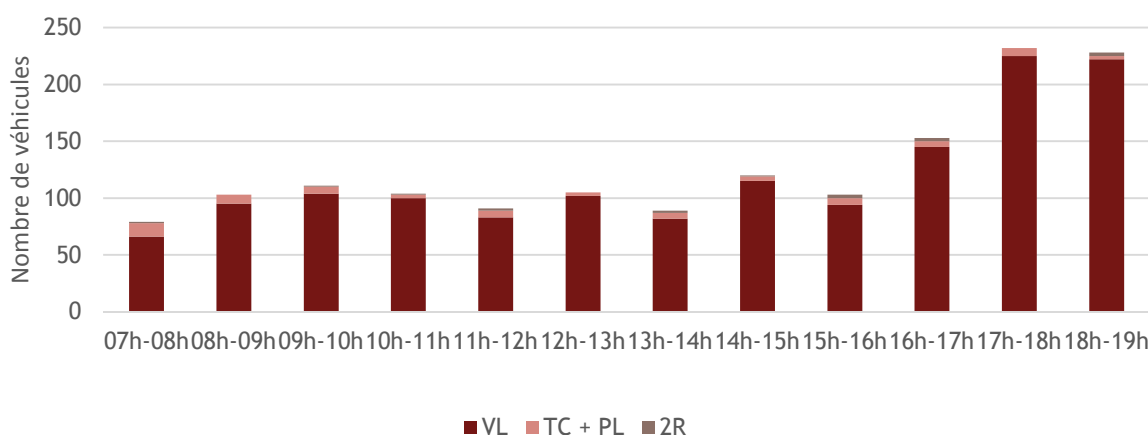


➤ **TMJA = 2 980 véhicules. 430 véhicules enquêtés :**

L'analyse de la structure du trafic sur la RD3E9 fait apparaître du point de vue des destinations un fonctionnement analogue à celui de la RD5E5 ou de la RD3E10, avec une part toutefois plus importante de trafic à destination d'Andernos. Cet axe joue le rôle de point d'entrée sur le bassin vers les communes d'Audenge, Lanton :

- Non seulement depuis le nord de la métropole Bordelaise ;
- Egalement depuis les communes du nord du Bassin (Lège, Arès, Andernos) : ce trafic semble indiquer à nouveau des comportements d'évitement de la RD3.

Figure 78 : Profil horaire du trafic en période hivernale sur la RD3E9 à Lanton

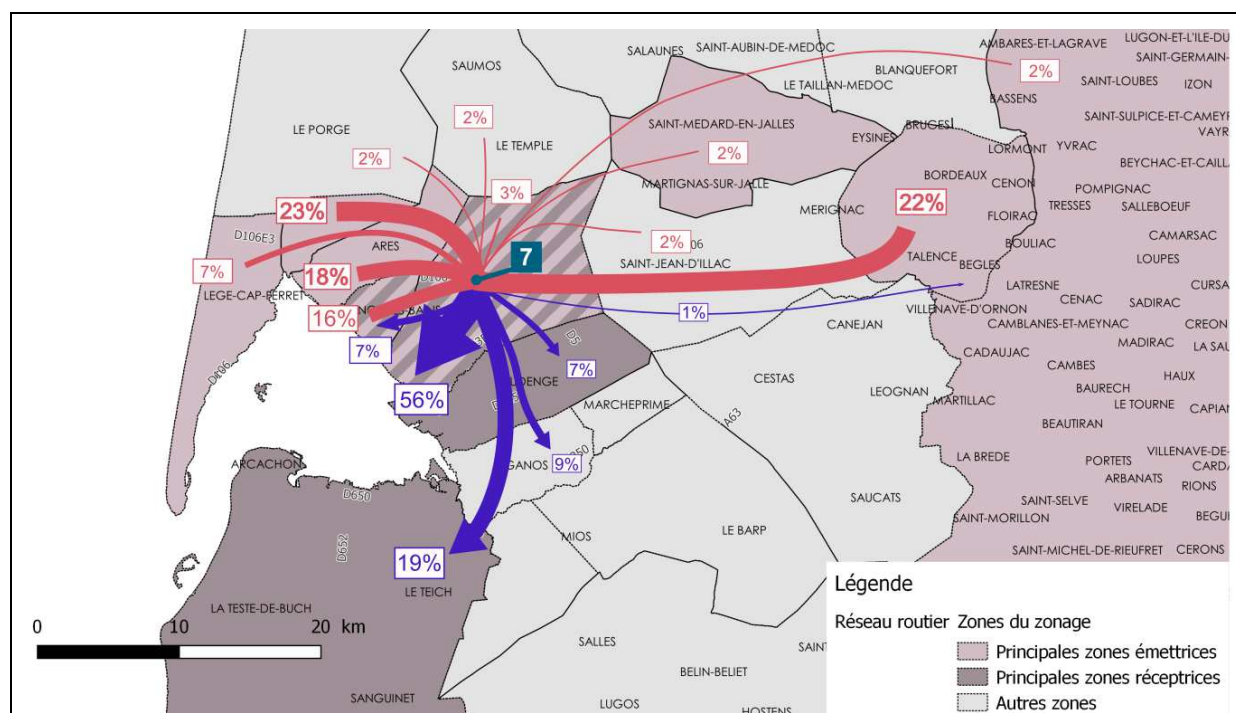


De même que pour les RD5E5 et RD3E10, le profil du trafic sur cet axe est typique d'un axe à vocation d'écoulement du trafic pendulaire. En dehors d'une pointe de trafic le matin (modérée) dans le sens entrant, correspondant aux mouvements des actifs entre leur domicile et leur lieu de travail, le trafic est peu soutenu en journée.

➤ Période estivale

➤ Analyse des déplacements (Origines / Destinations)

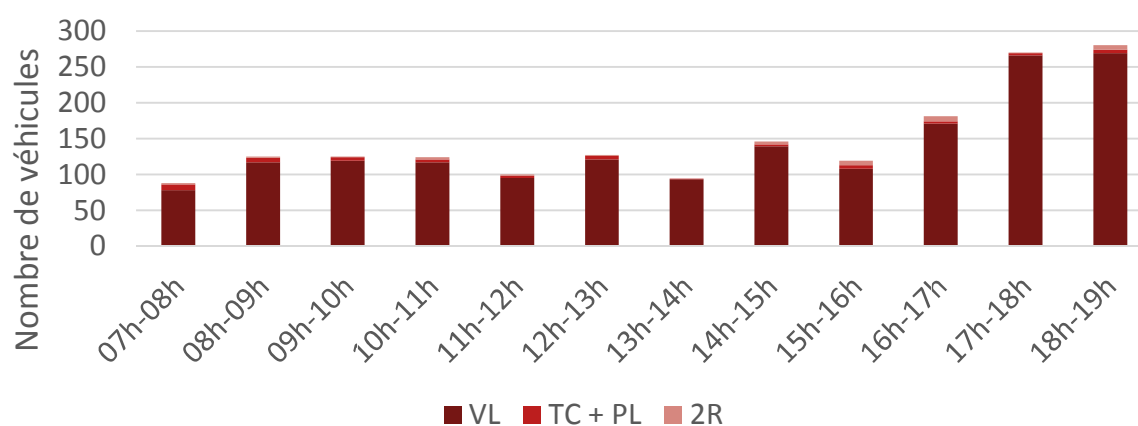
Figure 79 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3E9 à Lanton (période estivale)



➤ TMJA = 3 560 véhicules. 323 véhicules enquêtés :

En période estivale, on constate une augmentation en proportion des trafics à origine des communes du nord du bassin, qui semble témoigner de l'intensification des comportements de shunt de la RD3.

Figure 80 : Profil horaire du trafic en période estivale sur la RD3E9 à Lanton



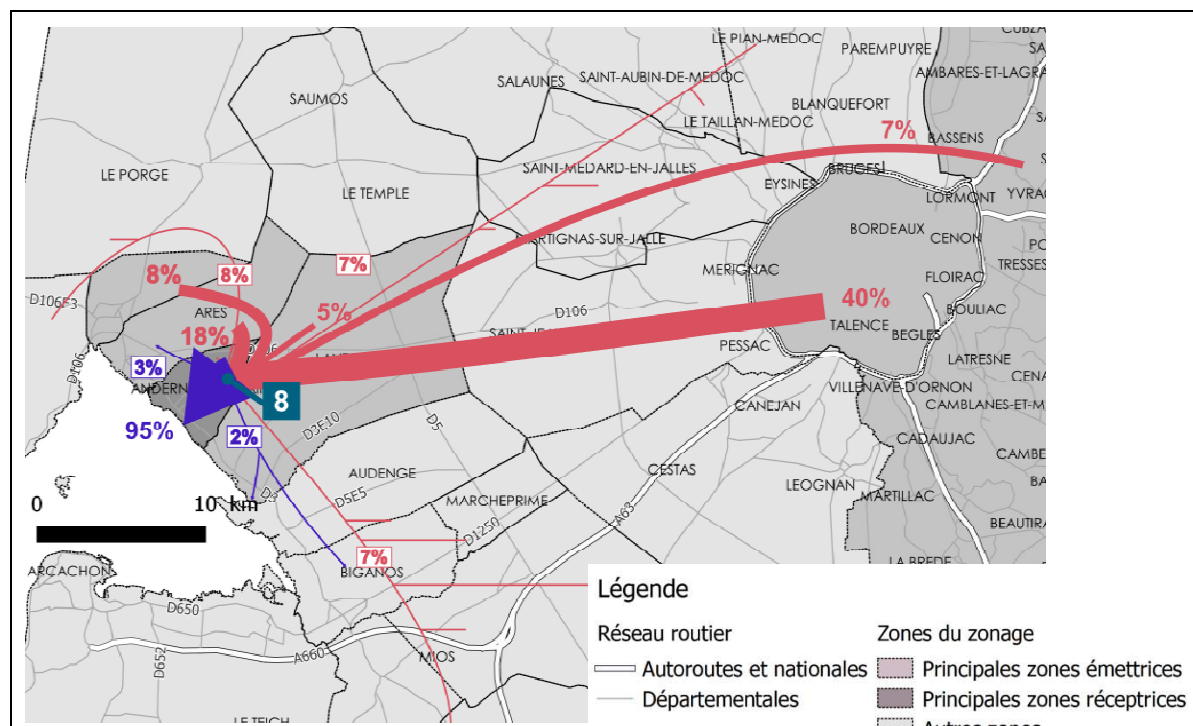
Par rapport à la période hivernale, le profil horaire du trafic n'est modifié qu'à la marge.

1.6.9 Poste 8 : RD215 à Andernos

➤ Période hivernale

➤ Analyse des déplacements (Origines / Destinations)

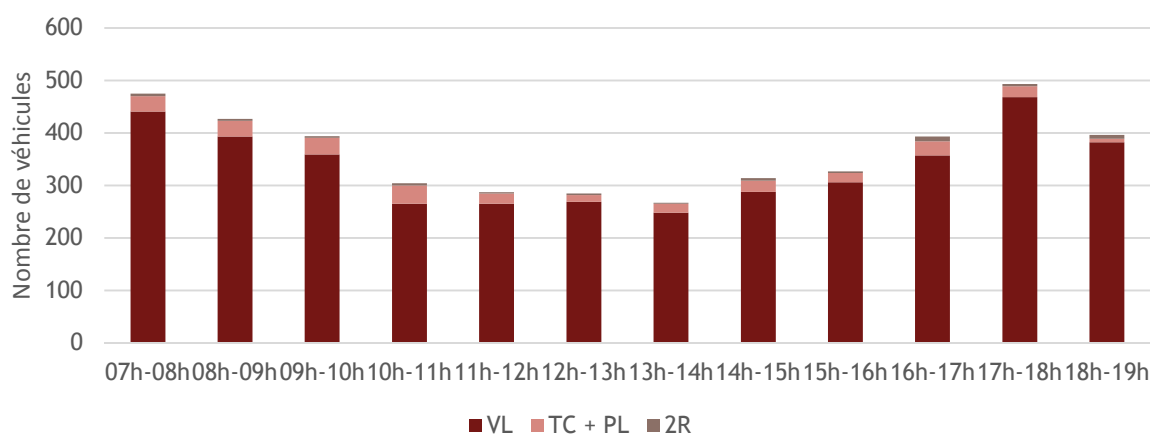
Figure 81 : Détail des OD réalisées par les personnes interrogées sur la RD215 à Andernos (période hivernale)



➤ TMJA = 8 790 véhicules. 605 véhicules enquêtés :

La RD215 est l'axe d'entrée dans Andernos, qui constitue 95% des destinations du trafic sur l'axe.

Figure 82 : Profil horaire du trafic en période hivernale sur la RD215 à Andernos

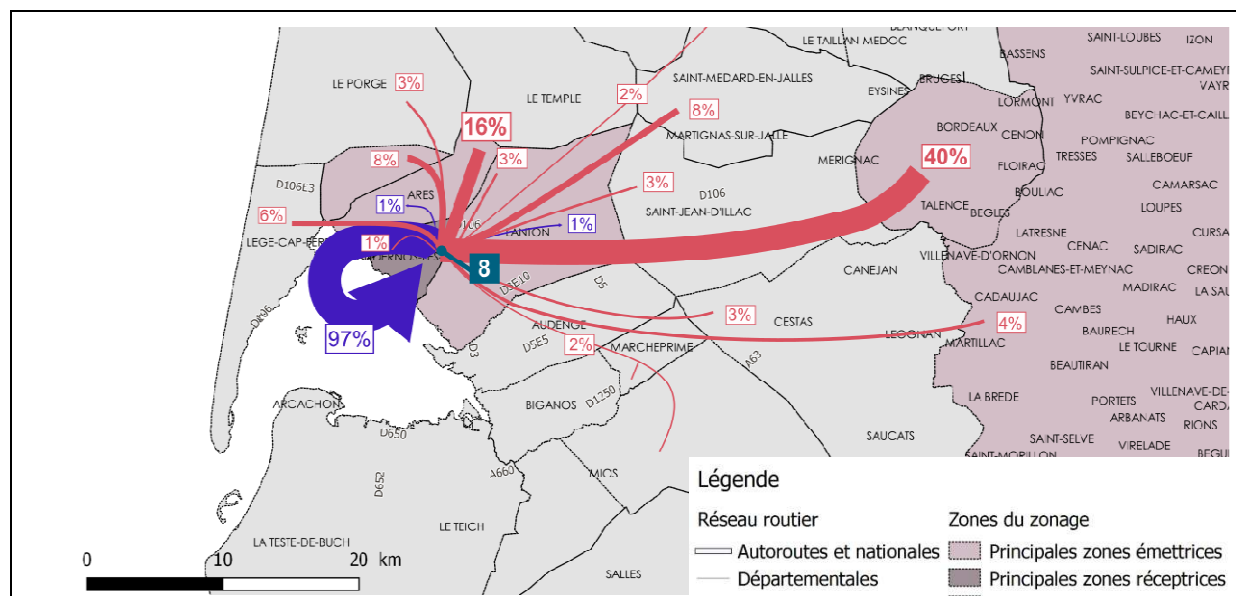


Le profil du trafic sur cet axe présente deux pointes de trafic relativement équilibrées le matin et le soir dans le sens entrant, correspondant aux mouvements des actifs entre leur domicile et leur lieu de travail, le trafic reste soutenu en journée.

➤ Période estivale

➤ Analyse des déplacements (Origines / Destinations)

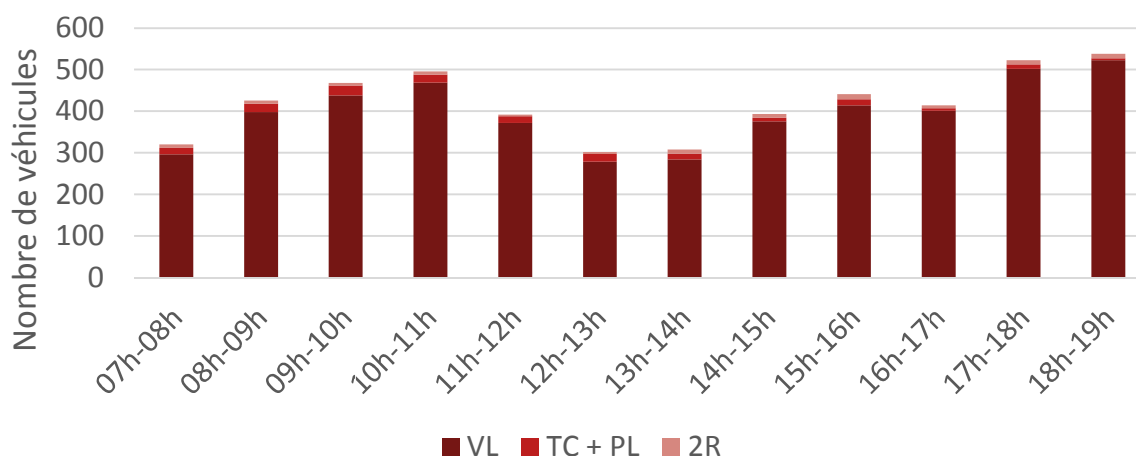
Figure 83 : Détail des OD réalisées par les personnes interrogées sur la RD215 à Andernos (période estivale)



➤ TMJA = 10 300 véhicules. 1 014 véhicules enquêtés :

En période estivale, la structure du trafic n'est pas modifiée sur la RD215 par rapport à la période hivernale. L'axe conserve sa fonction d'entrée dans Andernos, et ne participe pas au phénomène des trafics de shunt de la RD3.

Figure 84 : Profil horaire du trafic en période estivale sur la RD215 à Andernos



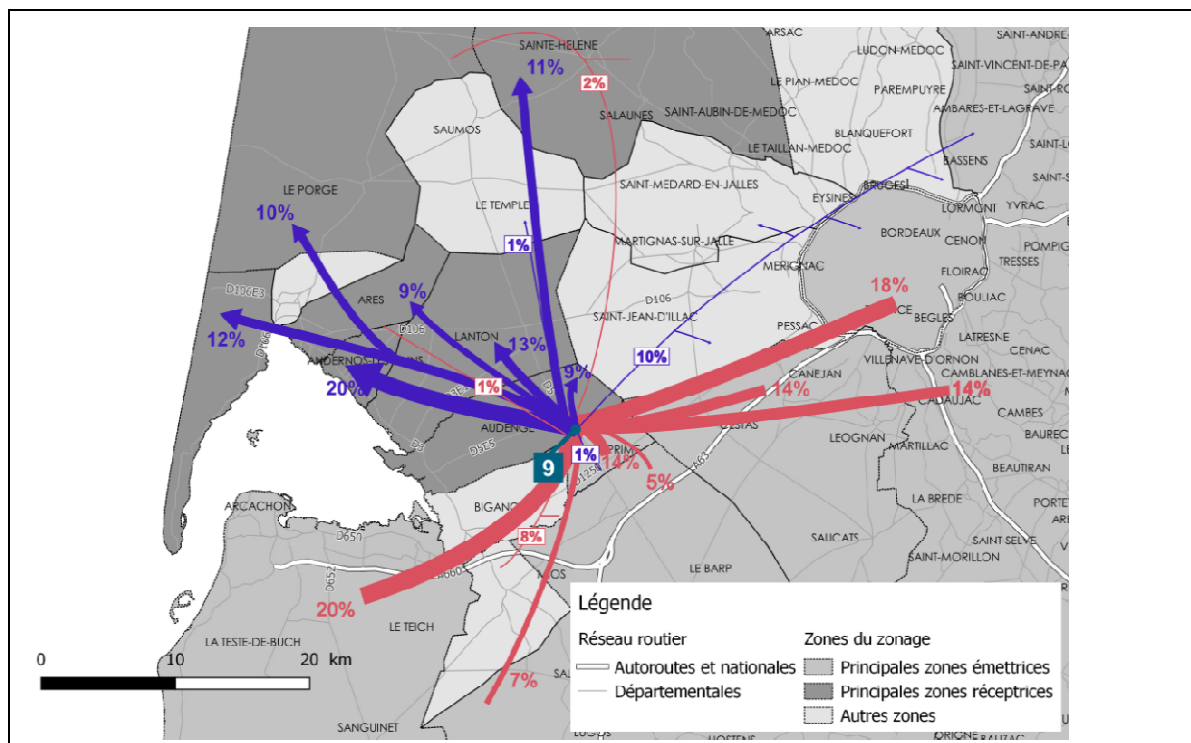
Par rapport à la période hivernale, la pointe du matin se décale vers la fin de matinée, phénomène typique des zones touristiques. La pointe du soir est en proportion atténuée par rapport au trafic de fond sur l'axe toute la journée.

1.6.10 Poste 9 : RD5 à Audenge

➤ Période hivernale

➤ Analyse des déplacements (Origines / Destinations)

Figure 85 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD5 à Audenge (période hivernale)



➤ TMJA = 5 280 véhicules. 739 véhicules enquêtés :

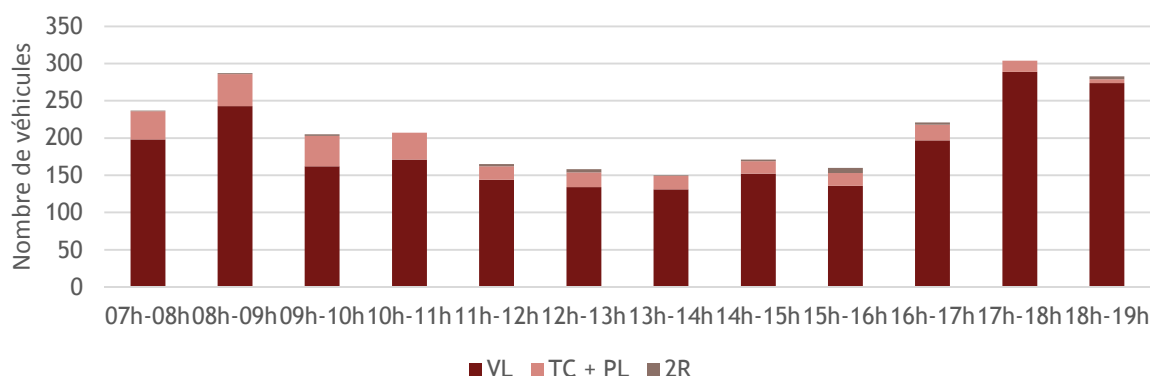
L'analyse des ODs montre le rôle de la RD5 comme axe support des échanges entre :

- D'une part le sud du bassin et le nord du bassin et de la Gironde ;
- La Métropole Bordelaise et le Nord du bassin d'autre part.

Cette vocation est notamment permise par l'échangeur existant entre l'A63 et la RD5.

Les origines très nombreuses des déplacements passant par la RD5 montre la forte attractivité de l'axe depuis les zones côtières du sud du Bassin jusqu'au cœur de métropole. Les RD1250 et l'A63 permettent un accès rapide à la RD5 pour toutes ces origines. Les destinations des déplacements sont également très nombreuses, en particulier vers le territoire d'étude qui profite des axes transversaux menant directement aux cœurs de villes (RD5E5 et, RD5E10)

Figure 86 : Profil horaire du trafic en période hivernale sur la RD5 à Audenge



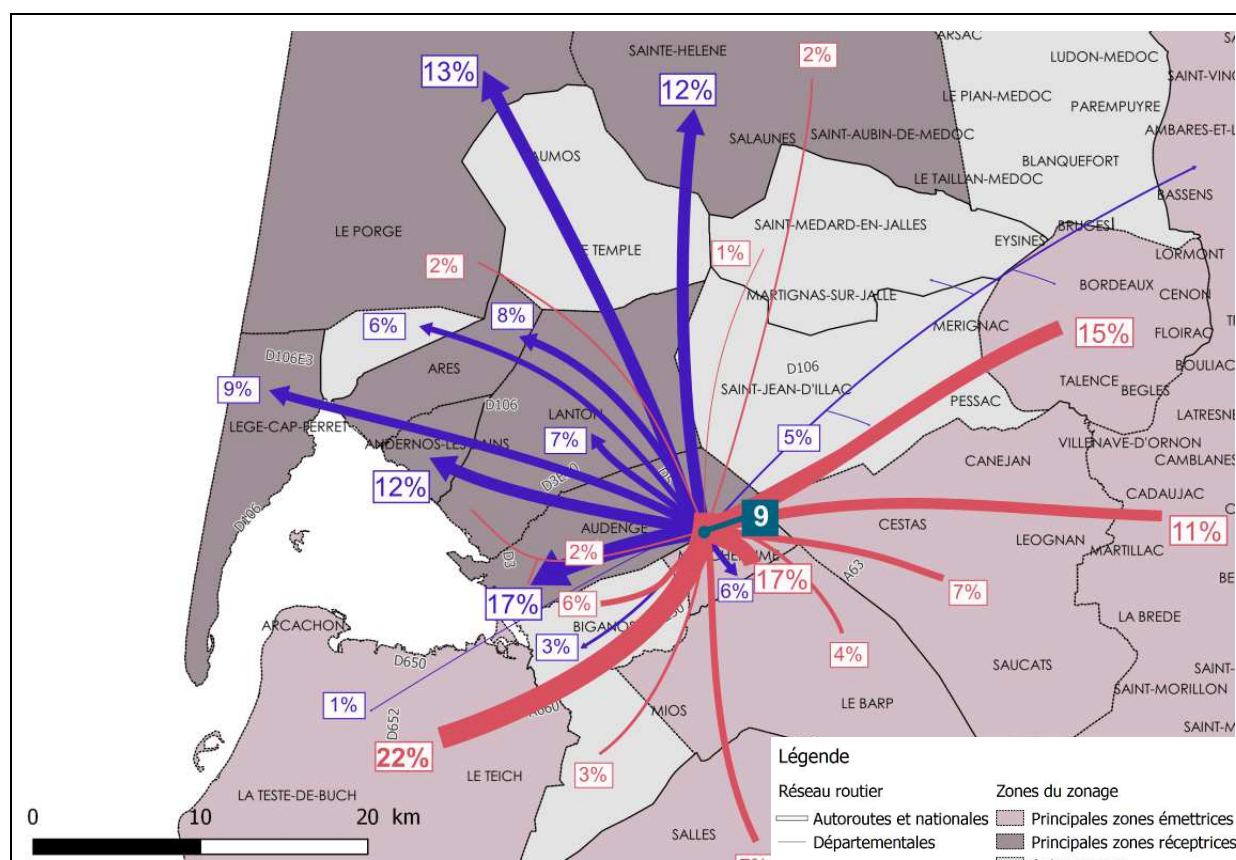
Le profil du trafic sur la RD5 présente deux pointes de trafic relativement équilibrées le matin et le soir, correspondant notamment aux mouvements des actifs entre leur domicile et leur lieu de travail. Le trafic est peu soutenu en journée.

Une des particularités de la RD5 est la part relativement importante des poids-lourds dans le trafic. Cette part est surtout élevée le matin et tend à se réduire tout au long de la journée.

➤ Période estivale

➤ Analyse des déplacements (Origines / Destinations)

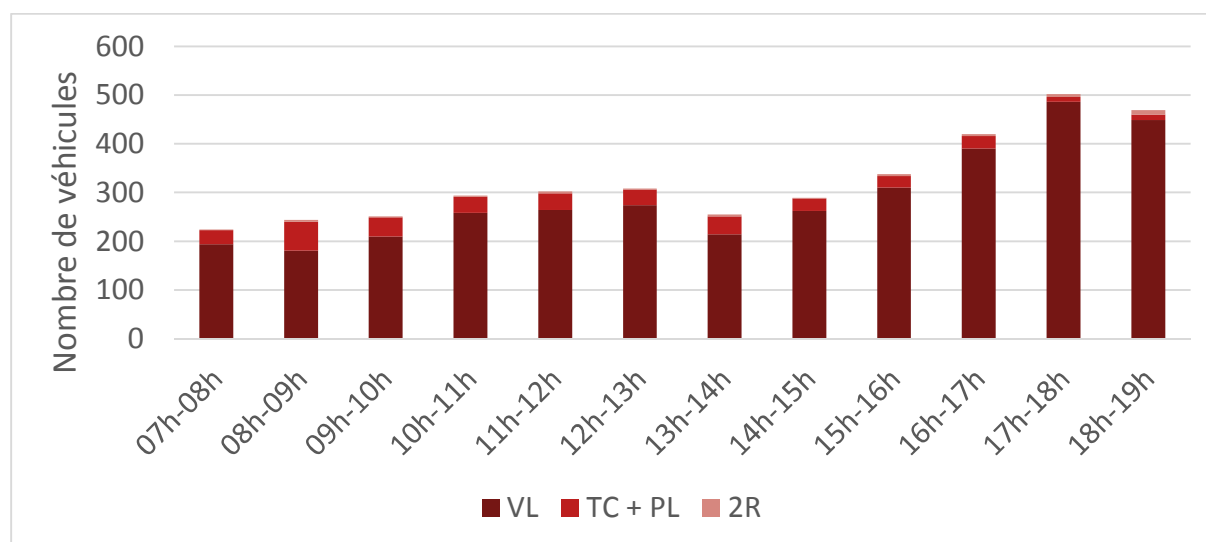
Figure 87 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD5 à Audenge (période estivale)



➤ TMJA = 7 800 véhicules. 773 véhicules enquêtés :

En période estivale, la structure du trafic est légèrement modifiée sur la RD5 et on observe notamment une intensification des relations entre le nord et le sud du bassin au détriment des relations en lien avec la métropole Bordelaise. Ceci semble notamment témoigner du fait que la RD5 est utilisée comme grand contournement de la RD3, en particulier en période estivale.

Figure 88 : *Profil horaire du trafic en période estivale sur la RD5 à Audenge*



Par rapport à la période hivernale, la pointe du matin disparaît et le trafic connaît deux périodes de croissance au long de la journée :

- Une première entre 7h et 13h ;
- Une seconde à partir de 13h.

En période estivale, les mouvements des touristes prennent le pas sur les mouvements des actifs sur la RD5.

1.6.11 Synthèse des résultats des enquêtes de circulation

➤ Synthèse des déplacements (Origines / Destinations)

Axe	Localisation	Principales observations
RD3	Lauros	En période hivernale comme en période estivale, 91% du trafic ne va pas au-delà d'Andernos-les-Bains vers le sud. Le profil horaire dénote d'un axe à vocation multiple.
RD3	Arès	Le trafic est essentiellement du trafic de courte portée : 85% ne va pas au-delà de Lanton. Le profil horaire dénote d'un axe à vocation multiple.
RD3	Audenge	Essentiellement du trafic local d'échange entre les communes du nord et du sud de la COBAN. Très peu de trafic avec pour origine la Métropole Bordelaise. Le profil horaire dénote d'un axe à vocation multiple, avec une mixité d'usage a priori moins marquée que pour les sections de la RD3 situées plus au nord.
RD3	Biganos	En période hivernale, essentiellement du trafic de courte portée : seulement 8% poursuit au-delà d'Andernos vers le nord. En période estivale, on observe une croissance de la part du trafic à destination des communes du nord de la COBAN.
RD5E5	Audenge	Axe structurant les échanges entre les communes d'Audenge et Lanton et la métropole Bordelaise. Peu de modifications du trafic sur l'axe en période estivale. Le profil du trafic sur cet axe est typique d'un axe à vocation d'écoulement du trafic pendulaire.
RD3E10	Lanton	Fonctionnement analogue à celui de la RD5E5 en période hivernale. En période estivale, la modification des ODs laisse penser que l'axe est en partie utilisé pour shunter la RD3.
RD3E9	Lanton	Fonctionnement analogue à celui des RD5E5 ou RD3E10. En période estivale, l'augmentation en proportion des trafics à origine des communes du nord du bassin semble témoigner de l'intensification des comportements de shunt de la RD3.
RD215	Andernos	La RD215 est l'axe d'entrée dans Andernos, qui constitue 95% des destinations du trafic sur l'axe.
RD5	Audenge	la RD5 comme axe support des échanges entre : D'une part le sud du bassin et le nord du bassin et de la Gironde ; La Métropole Bordelaise et le Nord du bassin d'autre part. En période estivale, la structure du trafic est légèrement modifiée sur la RD5 avec une intensification des relations entre le nord et le sud du bassin au détriment des relations en lien avec la métropole Bordelaise, qui semble notamment témoigner du fait que la RD5 est fréquemment utilisée comme grand contournement de la RD3.

1.7 Analyse des pratiques de déplacement - Une forte dépendance à la voiture

1.7.1 Parts modales déplacements BARVAL (Données EDGT 2009) :

	<u>Voiture</u>	<u>Marche</u>	<u>Vélo</u>	<u>Transports Collectifs</u>	<u>Autres</u>
BARVAL (1) :	69,9%	19,7%	5,5%	3,1%	1,8%
Gironde (2) :	68,0%	20,0%	3,0%	7,4%	1,6%

(1) : Cahiers de la mobilité BAVE

(2) : Fiche A'Urba mobilité des Girondins

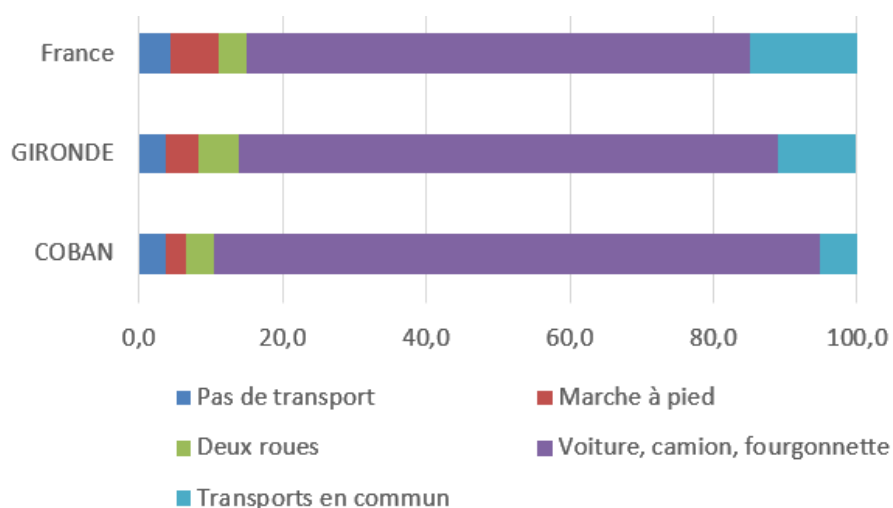
Les caractéristiques de la mobilité dans le BARVAL sont similaires à celles de l'ensemble de la Gironde hormis la plus faible utilisation des transports en commun (plus de deux fois plus faible) qui peut s'expliquer par une offre des transports collectifs peu attractive sur le territoire d'étude.

On note également une part modale « vélo » significativement plus élevée que pour le reste de la Gironde.

1.7.2 85 % des déplacements domicile travail réalisés en voiture pour 75% en Gironde et 70% en France

Figure 89 : Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (Insee ACT G2 - 2014)

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (Insee ACT G2 - 2014)	<u>COBAN</u>	<u>GIRONDE</u>	<u>France</u>
<i>Pas de transport</i>	3,8	3,7	4,4
<i>Marche à pied</i>	2,8	4,6	6,7
<i>Deux roues</i>	3,8	5,6	3,9
<i>Voiture, camion, fourgonnette</i>	84,4	75,0	70,1
<i>Transports en commun</i>	5,2	11,0	14,9



La mobilité domicile travail dans la COBAN se distingue par :

- Une part modale « véhicules motorisés individuels » très élevée (84,4%) pour 75% en Gironde et 70% en France ;

- Une part modale « transports en commun » beaucoup plus faible (5,2%) qu'en Gironde (11,0%) et en France (14,9%) ;
- Une part modale « Marche à pied » beaucoup plus faible (2,8%) qu'en Gironde (4,6%) et en France (6,7%) ;

1.7.3 93 % des ménages de la COBAN possèdent au moins une voiture (84% Gironde et 81% France)

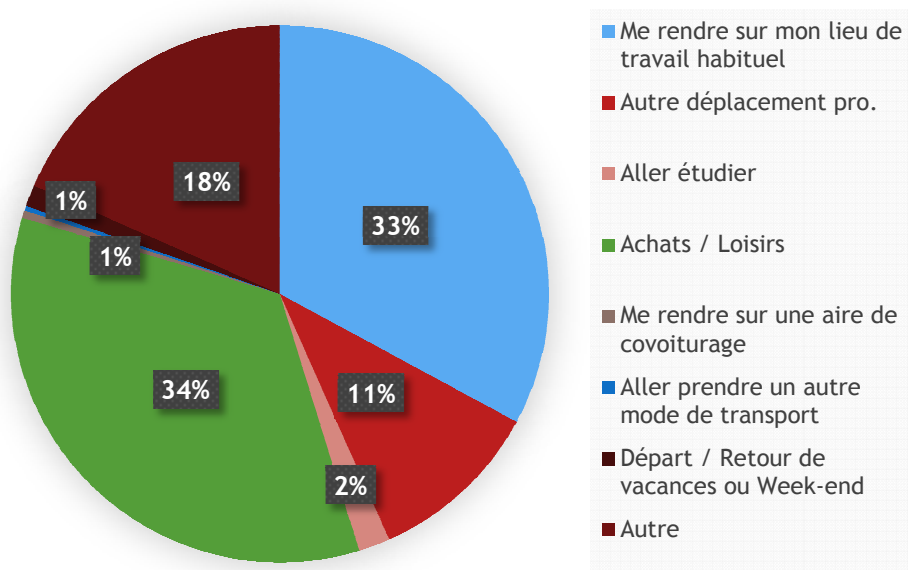
Figure 90 : Équipement automobile des ménages (Insee LOG T9 - 2014)

Équipement automobile des ménages (Insee LOG T9 - 2014)	COBAN		GIRONDE		France	
Nombre de ménages	27 977	100,0	692 290	100,0	28 766 069	100,0
Au moins un emplacement réservé au stationnement	22 489	80,4	465 546	67,2	18 666 134	64,9
Au moins une voiture	26 012	93,0	580 029	83,8	23 251 244	80,8
1 voiture	12 937	46,2	324 383	46,9	13 426 029	46,7
2 voitures ou plus	13 075	46,7	255 646	36,9	9 825 215	34,2

1.7.4 Motifs de déplacements

➤ Période hivernale (Enquêtes Explain ITEC 2017)

Figure 91 : Motifs de déplacement constatés en période hivernale sur les routes départementales du territoire d'étude (Enquêtes Explain ITEC 2017)



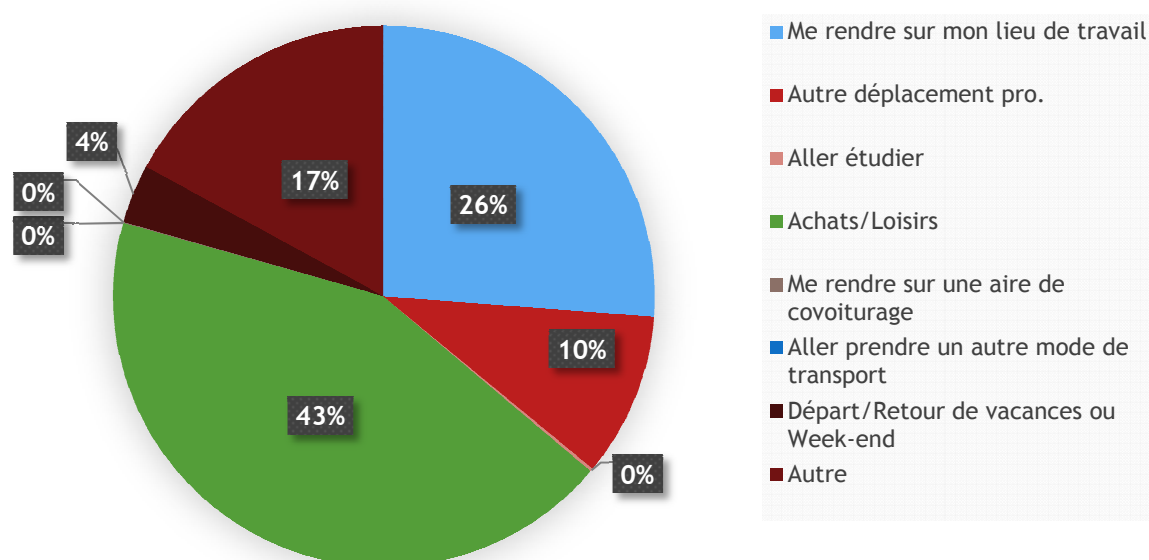
Hors saison touristique, les déplacements d'ordre professionnels ou scolaires (domicile travail et affaires professionnelles et domicile études) constituent la majorité des déplacements (46%). Ces déplacements sont principalement réalisés quotidiennement et durant les heures de pointes. Les déplacements pour motifs Achats/Loisirs représentent également une part importante du trafic (34%). Les déplacements de rabattement vers un autre mode de transport (covoiturage ou transport en commun) constituent une part marginale du trafic, témoignant du manque d'attractivité de ces offres à l'échelle de l'aire d'étude. Enfin 18% des déplacements ne rentrent pas dans les catégories établies. Il s'agit notamment de déplacement vers le domicile, pour accompagner d'autres personnes ou pour des rendez-vous administratifs.

Figure 92 : Synthèse des motifs de déplacements par lieu d'enquête en période hivernale (enquête Explain - ITEC 2017)

	Me rendre sur mon lieu de travail habituel	Autre déplacement pro.	Aller étudier	Achats / Loisirs	Me rendre sur une aire de covoiturage	Aller prendre un autre mode de transport	Départ / Retour de vacances ou Week-end	Autre	Effectifs enquêtés
RD3 - Lauros	19.3%	13.9%	1.5%	51.4%	0.5%	0.0%	0.5%	12.9%	602
RD3 - Arès	29.6%	4.4%	2.0%	27.0%	1.6%	0.0%	1.2%	34.1%	1 248
RD3 - Audenge	37.0%	3.8%	2.2%	42.4%	0.1%	0.0%	1.1%	13.3%	1 031
RD3 - Biganos	31.0%	15.7%	0.9%	42.3%	0.3%	0.9%	2.2%	6.7%	763
RD5E5 Lubec	59.2%	9.6%	2.4%	14.9%	0.2%	0.0%	1.2%	12.5%	437
RD3E10 - Lanton	45.0%	15.7%	0.4%	21.9%	0.0%	0.0%	0.8%	16.1%	244
RD3E9 - Lanton	39.5%	14.1%	2.0%	28.9%	1.0%	0.0%	0.2%	14.3%	427
RD215 - Andernos-les-Bains	28.0%	11.7%	3.9%	29.0%	0.0%	0.0%	1.4%	26.0%	601
RD5 - Audenge	32.0%	15.3%	0.4%	23.1%	0.0%	0.8%	0.6%	27.8%	713
Répartition globale	32.9%	10.5%	1.9%	34.3%	0.5%	0.3%	1.3%	18.4%	6 066

➤ Période estivale (Enquêtes Explain ITEC 2017)

Figure 93 : Motifs de déplacement constatés en période estivale sur les routes départementales du territoire d'étude (Enquêtes Explain ITEC 2017)



L'été se caractérise par une diminution de la part des déplacements d'ordre professionnels ou scolaires (passant de 46% en période normale à 36% en période estivale) au profit des déplacements pour les motifs Achats/loisirs ou vacances qui deviennent le motif de

déplacement principal (47% des déplacements en cumulant ces deux motifs). Cela montre l'importance de l'activité touristique de ce territoire en période estivale. En période estivale, les déplacements de rabattement vers un autre mode de transport deviennent marginaux par rapport aux autres motifs de déplacement.

Figure 94 : Synthèse des motifs de déplacements par lieu d'enquête en période estivale (enquête Explain - ITEC 2017)

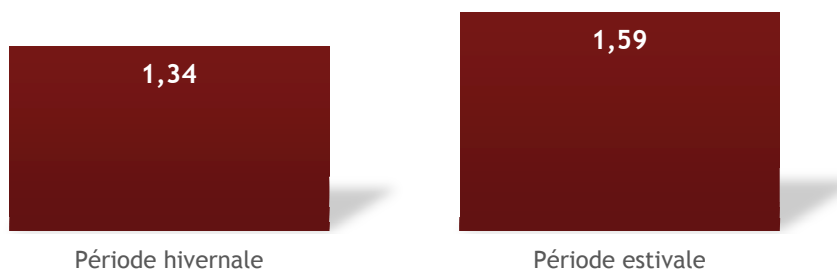
	Me rendre sur mon lieu de travail habituel	Autre déplacement pro.	Aller étudier	Achats / Loisirs	Me rendre sur une aire de covoiturage	Aller prendre un autre mode de transport	Départ / Retour de vacances ou Week-end	Autre	Effectifs enquêtés
RD3 - Lauros	16%	9%	0%	60%	0%	0%	1%	15%	574
RD3 - Arès	23%	5%	0%	45%	0%	0%	3%	23%	1 195
RD3 - Audenge	32%	7%	0%	52%	0%	0%	1%	8%	1 362
RD3 - Biganos	25%	11%	0%	37%	0%	0%	4%	22%	1 236
RD5E5 Lubec	42%	10%	0%	29%	0%	0%	3%	15%	346
RD3E10 - Lanton	25%	11%	0%	41%	0%	0%	5%	17%	314
RD3E9 - Lanton	17%	15%	0%	47%	0%	0%	6%	16%	323
RD215 - Andernos-les-Bains	29%	10%	1%	40%	0%	0%	1%	20%	977
RD5 - Audenge	23%	17%	0%	31%	0%	0%	12%	17%	773
Répartition globale	26%	10%	0%	43%	0%	0%	4%	17%	7 100

1.7.5 Types de véhicules et taux d'occupation

Figure 95 : Répartition des véhicules enquêtés



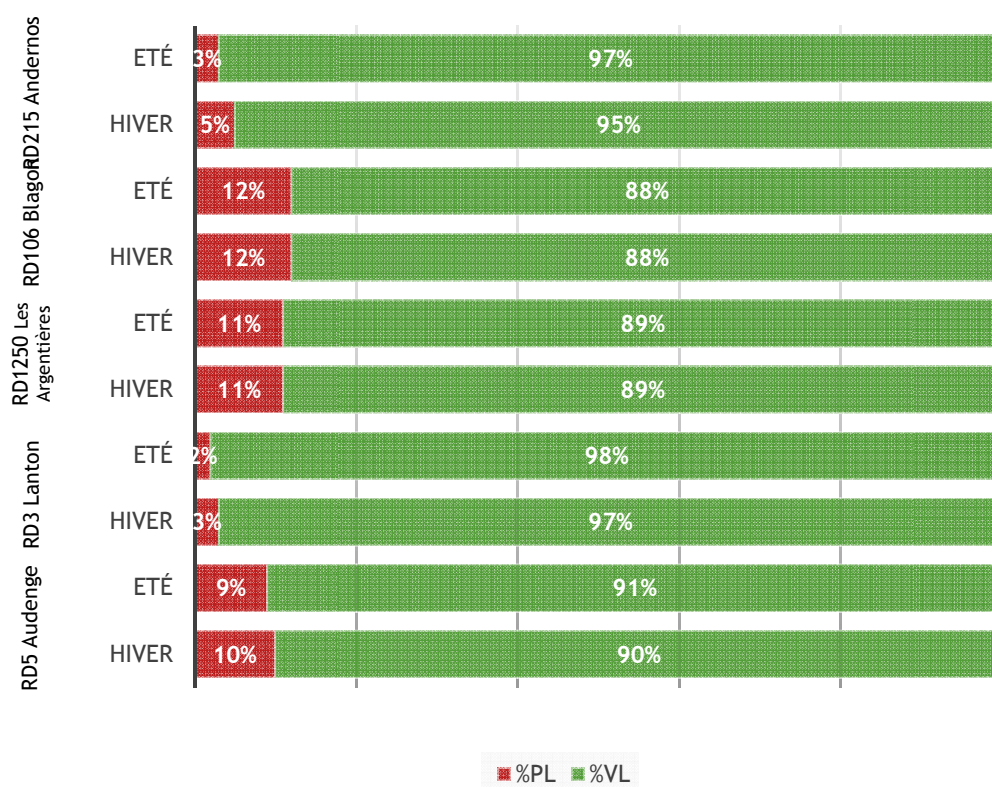
Figure 96 : Taux d'occupation des véhicules



La période estivale se distingue de la période normale par :

- Un taux d'occupation plus important des véhicules (1,59 personnes par véhicules contre 1,34), ce qui est notamment la conséquence de la modification des motifs représentés : une part plus importante des motifs non contraints : achats/loisirs, départ/retour de vacances ;
- Une diminution de la part des PL.

Figure 97 : Type de véhicule par axe et par saison (Enquêtes Explain ITEC 2017)



Les véhicules légers constituent la très grande majorité du trafic sur les axes départementaux du secteur (entre 88% et 98% du trafic selon les axes). Le trafic PL se retrouve essentiellement sur les axes qui entourent l'aire d'étude :

- La RD1250 ;
- La RD106 ;

● La RD5.

A l'intérieur du périmètre dessiné par ces axes, les taux de PL dans le trafic se situent autour de 3% à 5% de l'ensemble des véhicules.

La composition par type de véhicule varie légèrement selon les saisons : on observe une légère diminution du taux de poids-lourds en période estivale, en particulier sur les RD215, RD3 et RD5.

1.8 Sécurité

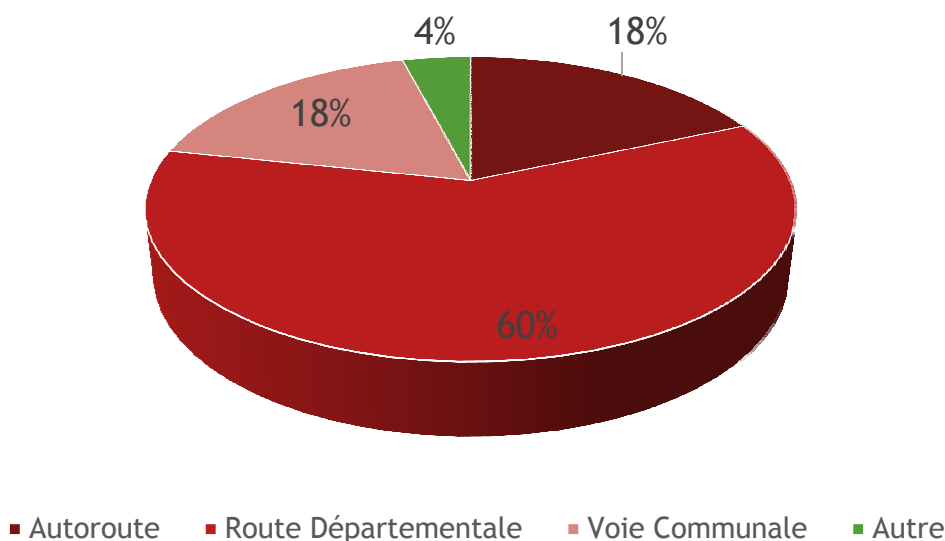
1.8.1 Accidentologie sur l'aire d'étude

347 accidents ont été recensés au cours de la période « 2005 - 2015 » sur les axes de l'aire zone d'étude⁶ (territoire de la COBAN).

Ces accidents ont été la cause de 60 décès (58 accidents mortels) et 354 blessés hospitalisés. L'indice G4 (ratio entre le nombre de tués et le nombre d'accidents corporels référencés) est de 17% contre seulement 5% dans l'ensemble de la Gironde. Les accidents sont donc globalement plus graves que ceux de la Gironde.

La plupart des accidents (60%) sont constatés sur les axes structurants (routes départementales). Cette proportion n'est que de 17% dans l'ensemble de la Gironde. Dans la grande majorité des cas, les intersections ne sont cependant pas à mettre en cause puisque 86% des accidents ont lieu hors intersection.

Figure 98 : Répartition des accidents selon le type de route sur la zone d'étude



La RD3 est l'axe sur lequel le plus d'accidents sont recensés, ce qui s'explique en partie par le passage de l'axe *via* des zones urbanisées, dans lesquels les zones de conflits sont nombreuses (entrées/sorties de parking, traversées piétonnes, intersections...).

A *Contrario*, la RD5 et les radiales (RD106 au Nord et RD1250 au Sud) sont peu accidentogènes.

⁶ Source : fichiers BAAC de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) disponible en ligne sur la Plateforme ouverte des données publiques françaises (<http://www.data.gouv.fr/>).

Figure 99 : Répartition géographique des accidents recensés entre 2005 et 2015 (source ONISR)

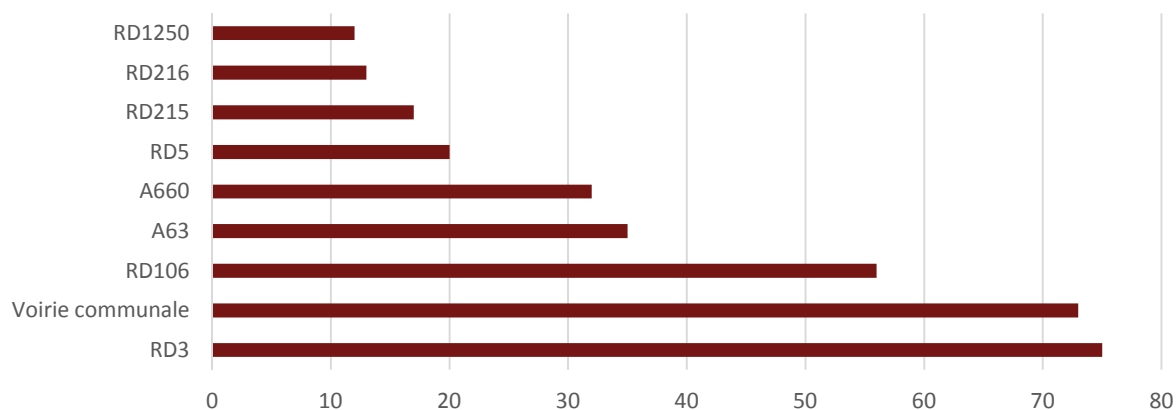


Figure 100 : Localisation des accidents mortels (en rouge) entre 2005 et 2015 - CD33

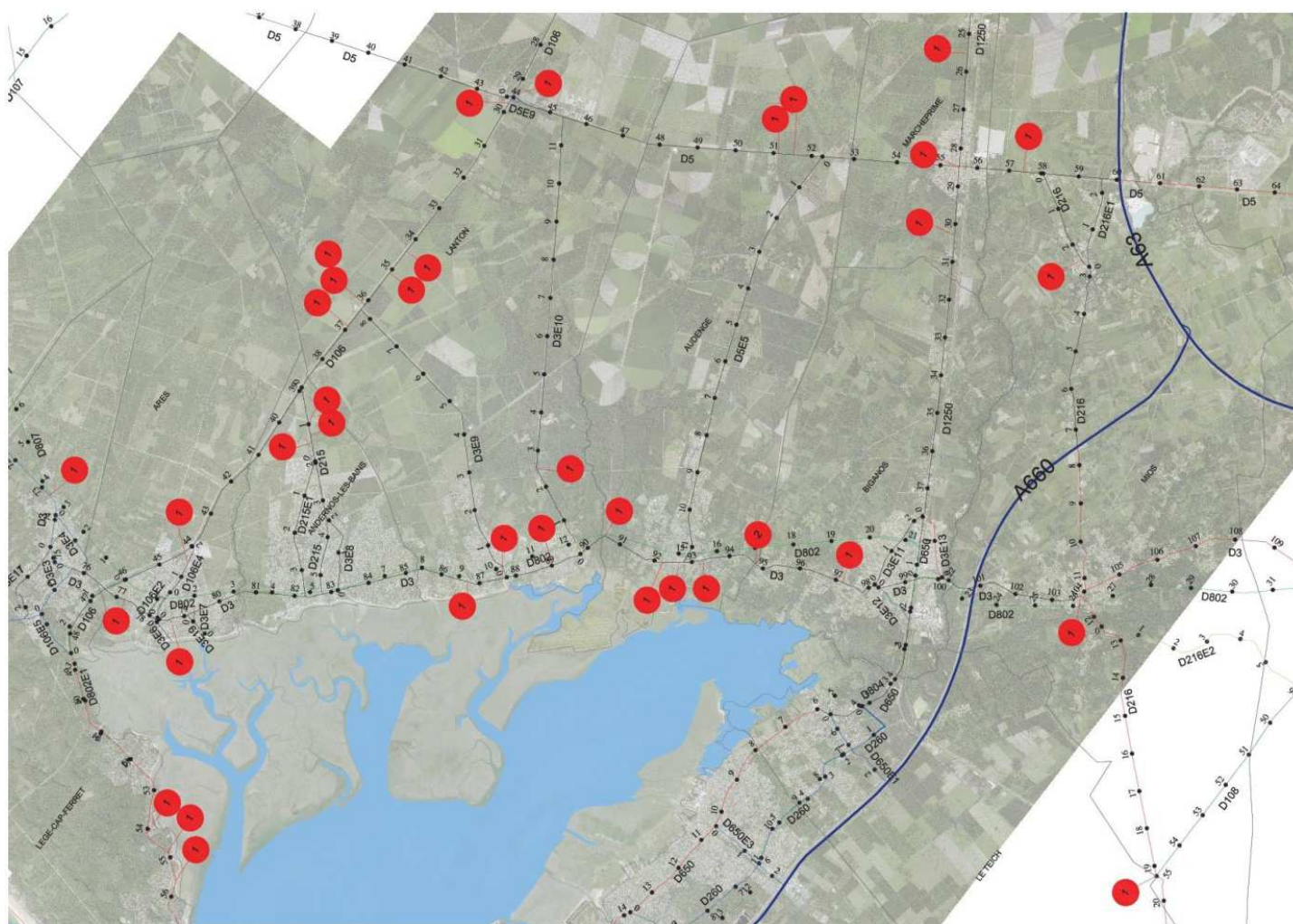


Figure 101 : Véhicules impliqués dans les accidents du territoire d'étude entre 2005 et 2015

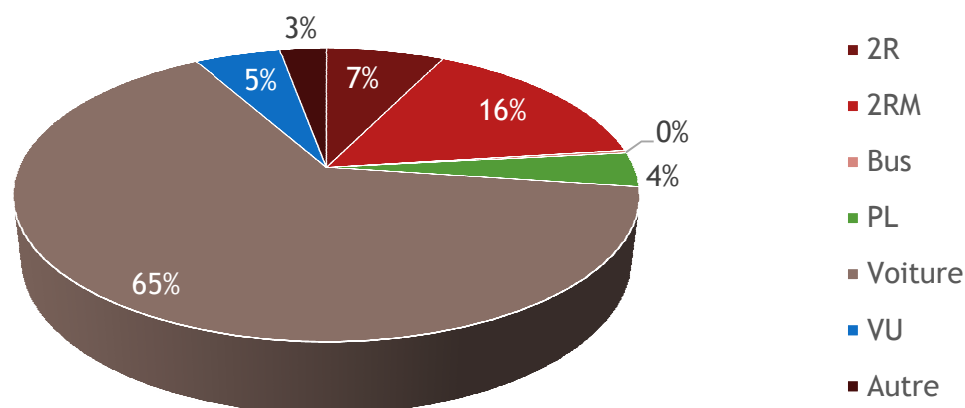
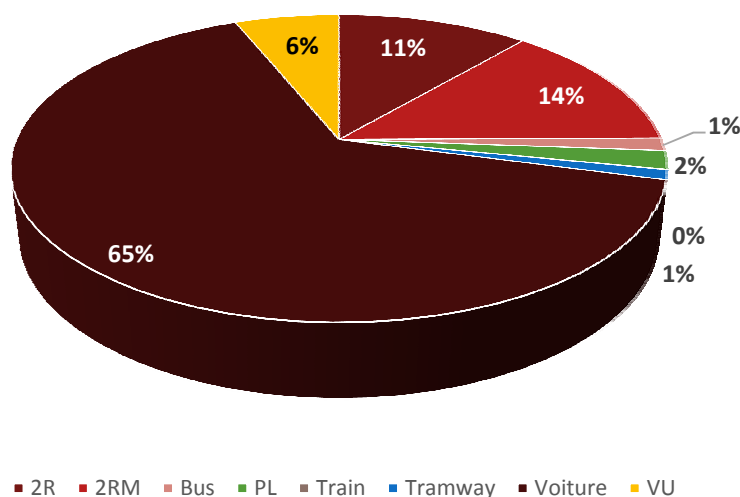
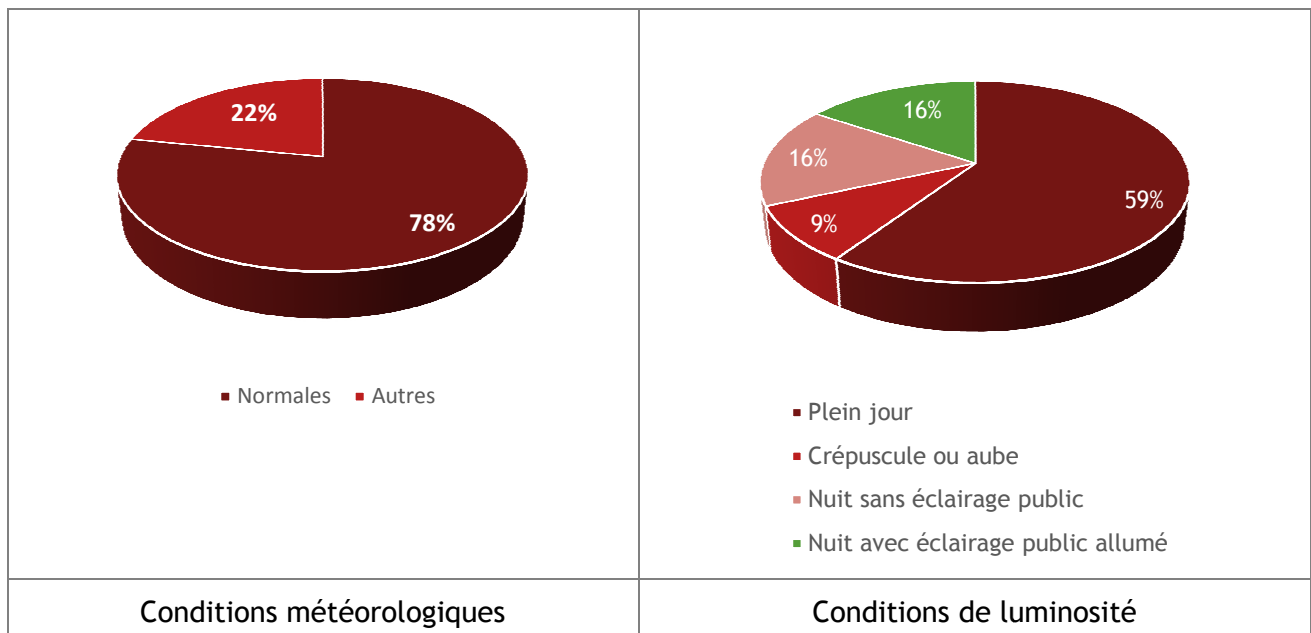


Figure 102 : Véhicules impliqués dans les accidents en Gironde entre 2005 et 2015



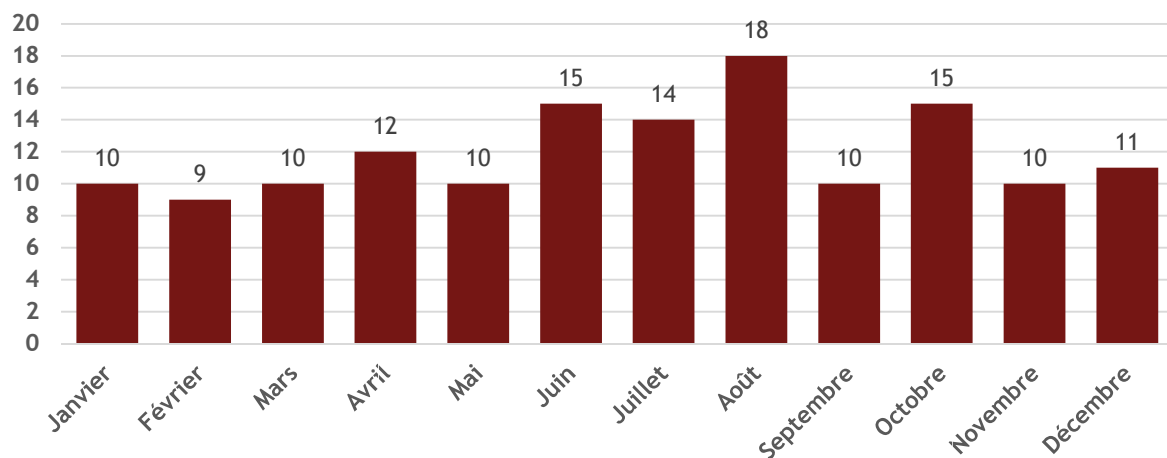
Les véhicules impliqués dans des accidents sont relativement proches dans la COBAN et dans le reste de la Gironde.

La structure des véhicules impliqués dans les accidents du territoire d'étude est très similaire à celle observée dans l'ensemble de la Gironde. Seule la part « 2 roues non motorisés » est radicalement différente (7% dans la COBAN contre 11% dans l'ensemble de la Gironde).



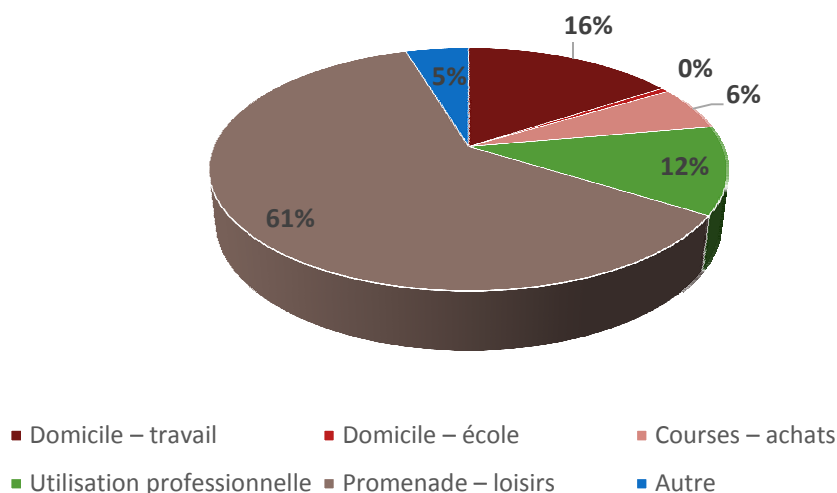
78% des accidents ont lieu dans des conditions météorologiques normales et 59% en pleine journée. Les conditions météorologiques et la luminosité ne sont donc pas à incriminer dans la majorité des cas.

Figure 103 : Répartition des accidents au cours de l'année entre 2011 et 2015 sur le territoire d'étude (source ONISR)



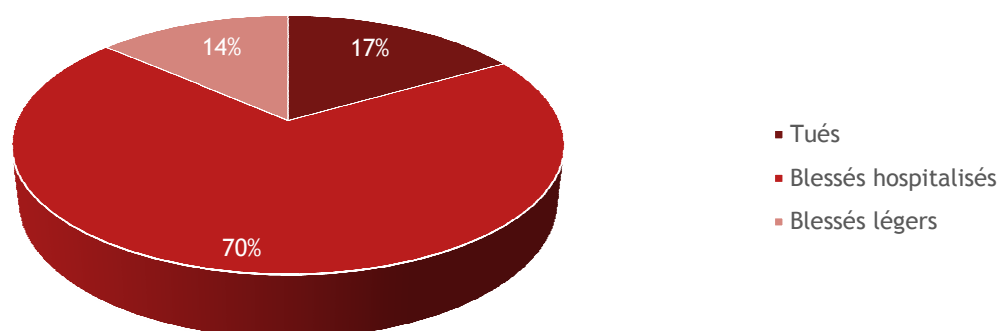
On observe une recrudescence des accidents en période estivale. En moyenne 3,2 accidents par mois ont été observés chaque année sur ces mois (Juin-Juillet-Aout contre seulement 2,5 durant le reste de l'année en moyenne. Cela s'explique à la fois par l'augmentation du trafic global en été (+28%) également par l'augmentation des trajets pour motifs loisirs (voir explication ci-dessous).

Figure 104 : Répartition des accidents selon les motifs de déplacements durant les mois de Juillet et Août (Données ONISR entre 2005 et 2015)



Durant la période estivale, les accidents recensés pendant des trajets pour motif loisir représentent 61% des accidents. Ceux-ci ne représentent pourtant que 43% du trafic (voir partie 1.7.3). Il s'agit donc de déplacements fortement accidentogènes. Les accidents concernant les déplacements pour affaires professionnelles (12% des accidents) sont cohérents avec leur trafic (10% du trafic). Les accidents liés au motif domicile travail sont peu nombreux puisqu'ils représentent 16% des accidents pour une part de trafic de 26%. Enfin les accidents pour motifs personnels (achats et autre) ne constituent que 11% des accidents alors qu'ils représentent 60% du trafic. Les déplacements les plus accidentogènes sont donc ceux réalisés de manière occasionnelle voire unique.

Figure 105 : Gravité des accidents sur le territoire d'étude



Près de 17% des accidents recensés sur le territoire d'étude ont été mortels (soit 58 accidents mortels pour 347 accidents sur la période 2005-2015). Ce chiffre est très important. A titre de comparaison, sur l'ensemble de la Gironde, le pourcentage d'accident mortel n'est que de 4%.

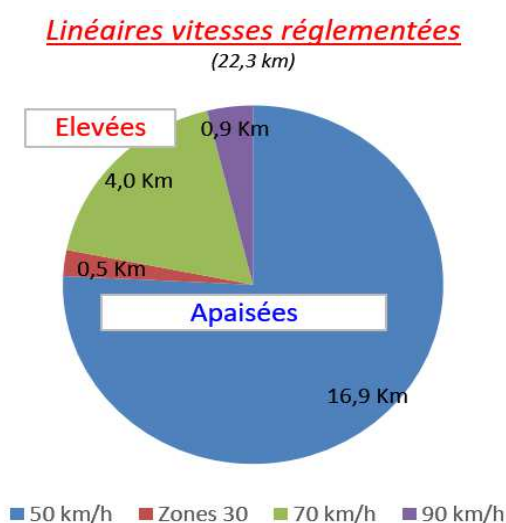
Plus particulièrement la RD3 montre la même part d'accidents mortels (17% des 75 accidents corporels recensés sur l'axe).

1.8.2 La multiplicité des usages sur la RD3 crée les conditions de son insécurité et des taux élevés d'accidents graves

La RD3 existante est jalonnée de Zones 30, de carrefours plans (Feux, giratoires, croix, té), d'accès riverains et d'accès à de nombreux services qui ne sont pas compatibles avec l'écoulement des trafics et à la sécurité des déplacements.

Ainsi, la RD3 entre Arès (RD106) et Biganos (RD650) représentant un linéaire de 22 300 m comprend (Sources : Données Centre Routier Départemental du BA mai 2016) :

- 17 300 m classés en agglomérations (78% du linéaire),
- 128 carrefours (7 hors aggro) => 1 carref tous les 140m en aggro
- => 37 carref avec Priorité à Droite
- 4 zones 30, plus de 150 passages piétons,
- de nombreux accès riverains, commerces et services



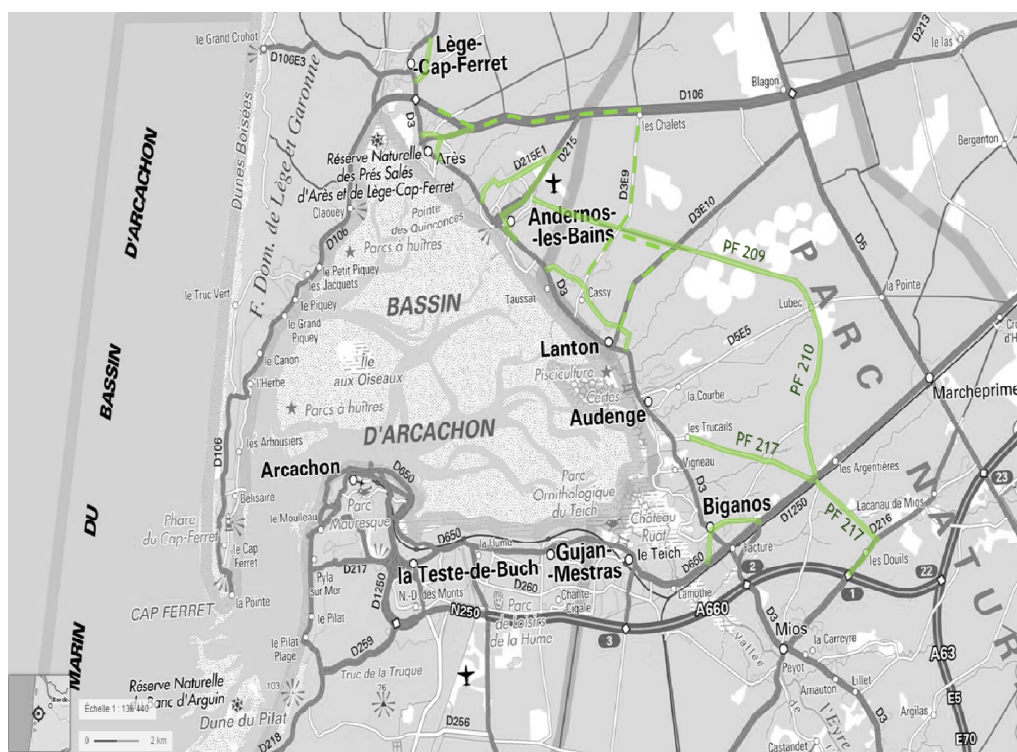
1.8.3 Développement d'itinéraires alternatifs

La RD3 constitue un axe structurant du réseau de l'aire d'étude. Il permet d'une part, de relier le nord du Bassin d'Arcachon (Lacanau, Le Porge, Lège-Cap-Ferret) au sud du Bassin d'Arcachon. D'autre part, cet axe joue également un rôle de desserte locale des zones résidentielles et des pôles d'activités et touristiques du littoral. Ce cumul de fonctions justifie sa fréquentation très élevée et des congestions récurrentes.

Figure 106 : Niveaux de congestion à l'heure de pointe du soir en période estivale (source : modélisation du trafic réalisée par Explain pour le compte du CD33)



Figure 107 : Itinéraires de shunts identifiés par le Conseil Départemental de la Gironde



Cette forte congestion conduit un certain nombre d'utilisateurs de la route à emprunter des itinéraires de substitution pour réaliser leurs déplacements Nord-Ouest Sud-Est dans l'aire d'étude :

- Utilisation des pistes forestières ou de petites voies riveraines non adaptées ;
- Pistes forestières (PF : 209, 210, 217) ;
- Petit Contournement de Lanton (PCL) (Itinéraire route de la Sablière - avenue du Pont des Chèvres - Allée du Pont de Titoune à Lanton) ;
- Contournements d'Arès et Andernos ;
- Grand contournement par RD5.

Sur l'avenue du Pont des chèvres à Lanton le trafic évolue de +354% entre mars et août 2017 (Cf. article 1.5.3 »). Ceci s'explique par la vocation multiple de cet axe :

- Axe local de la commune de Lanton ;
- Voie d'échange entre la RD3 et la RD3E10 ;
- Shunt de la RD3 lorsque celle-ci est trop chargée...

➤ Outils de navigation

Enfin, l'examen des outils de navigation montre que ces solutions de contournement sont régulièrement proposées aux usagers comme itinéraires à privilégier.

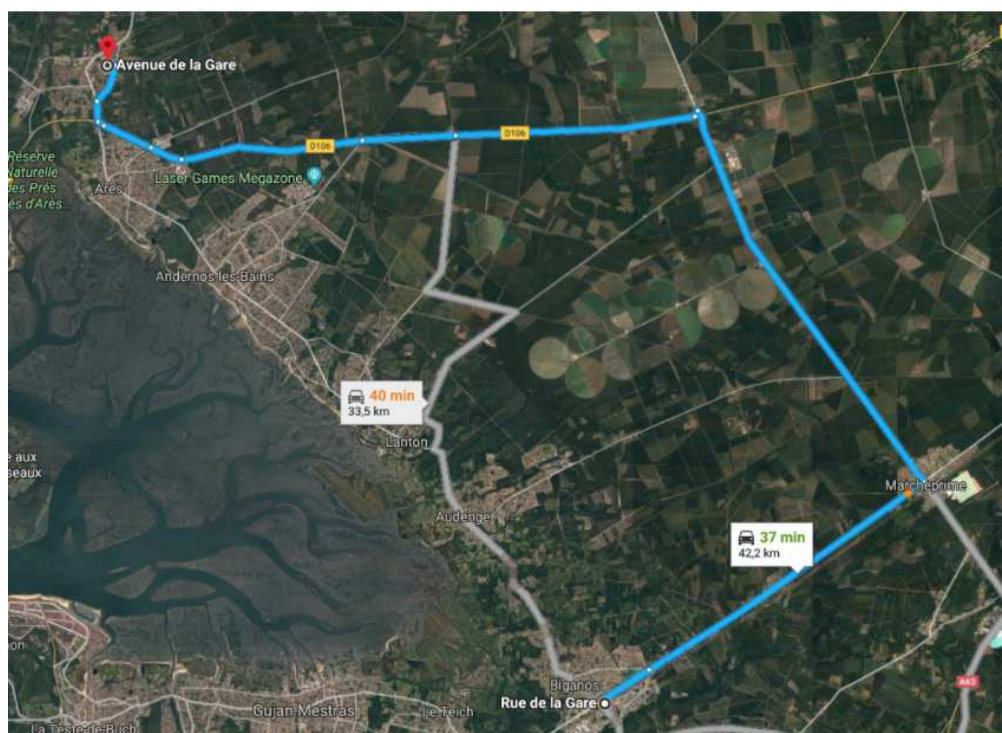


Figure 108 : Piste forestière n°209 (Google Maps - Street View Juillet 2012)



A l'image de la Piste forestière n°209 ci-dessus, les itinéraires de shunt sont peu capacitaires et ne bénéficient pas d'aménagements permettant une circulation en toute sécurité pour des volumes de transit importants (routes peu entretenues, non éclairées, sans marquage au sol...).

1.8.4 Développement de comportements inadaptés

Dans ce contexte, les polices municipales constatent que les usagers utilisent de nombreux « shunts » pour optimiser leurs déplacements :

- Les polices municipales constatent également que les usagers empruntent des itinéraires non autorisés à la circulation publique ou aux poids lourds. Voici quelques exemples illustrant cette situation :
- Utilisation des pistes DFCI (Non ouvertes à la circulation publiques) pour contourner les agglomérations d'Ares et de Lège et relier la RD106 et la RD3 en passant par le domaine « La Saussouze » ;
- Utilisation des pistes forestières (209) non carrossables et/ou non ouvertes à la circulation publique (Entre avenue Maréchal Juin (Andernos) et RD3e9 (Lanton) ;
- Utilisation des pistes forestières (209) non ouvertes à la circulation des poids lourds (Entre avenue RD3e9 (Lanton) et RD3e10 (Lanton) ;
- Utilisation des pistes forestières (209 et 210) non ouvertes à la circulation des poids lourds (Entre avenue RD3e10 (Lanton) hameau de Lubec (Audenge) et RD1250 (Biganos) ; Les portiques sont régulièrement détériorés ;
- Utilisation de petites voies communales riveraines et inadaptées aux passages de transit ;
- Les poids lourds utilisent le petit contournement de Lanton (séquence « Allée du Pont de Titoune - avenue du Pont des chèvres - route de La Sablière ») interdit aux poids lourds pour shunter la RD3 ;
- Circulation de poids lourds avec matières dangereuses dans les zones urbaines

1.8.5 Interventions des secours très contraintes

La RD3 se situe en milieu urbanisé. Les risques d'accidents sont nombreux tant pour les véhicules particuliers que pour les camions, motos, vélos et piétons.

Son contexte actuel pose de nombreux problèmes aux organismes de sécurité et de secours :

- De nombreux secteurs accidentogènes ;
- Congestion récurrente de la RD3 inadaptée à des délais d'intervention contraints:
 - Les mauvaises conditions de circulation augmentent significativement les délais d'intervention des secours ;
 - Les services d'intervention d'urgence sont obligés de prendre de nombreux risques pour circuler au milieu des routes congestionnées du bord bassin (RD3, RD215, ...) ;
 - Les services de secours lorsqu'ils interviennent doivent faire preuve de beaucoup de vigilance pour éviter tout risque de sur-accident lorsqu'ils empruntent cet axe.
- Il n'existe pas de véritables solutions de déviation de la circulation en cas d'incidents (accidents) sur la RD3 :
 - les solutions adoptées consistent régulièrement à dévier la circulation par des voies secondaires qui traversent des secteurs résidentiels le temps de l'intervention ;
 - cette situation génère régulièrement des « sur-accidents » ;
- Aucune possibilité de réglementer la RD3 pour limiter l'accès à certains usagers : Poids lourds, transports de matières dangereuses (TMD), ... :
 - Ainsi, les moyens du SDIS sont intervenus pour un feu de camion-citerne transportant du carburant sur la RD3 en janvier 2017 (commune de Lanton).
 - Un camion citerne contenant de l'essence a vu son essieu arrière s'enflammer. Un périmètre de sécurité a dû être réalisé. Une escorte et une évacuation des habitations a été nécessaire pour conduire le véhicule vers la station-service d'Intermarché afin de procéder à un délestage et à la mise en sécurité du véhicule.
 - L'intervention du SDIS et de la police municipale a alors permis d'éviter un BLEVE (explosion).
 - S'il s'était produit dans ce secteur urbanisé, il aurait pu avoir des conséquences dramatiques en termes de vie humaine.
- Accès au massif forestier très compliqué :
 - Intervention dans le massif forestier rétro-littoral classé dans la catégorie « à risque » dans l'échelle de sensibilité du SDIS. Cette classification prend en compte le contexte particulier de ce secteur et les paramètres suivants : superficie continue du massif, difficultés d'accès, densité de la végétation, impacts des orages sur les départs de feux, ...
- Intervention sur d'autres territoires Girondins lorsque les casernes du SDIS (5 CIS du territoire de la COBAN) sont appelées en renfort ;
- Inversement pour l'intervention sur le territoire de la COBAN par des casernes extérieures en cas d'évènement majeur ;

Il est à noter que la commune de Marcheprime connaît des situations identiques à l'intérieur de son agglomération avec la présence des RD5 et RD1250.

Ce constat soulève également la question de la [protection, de la sécurisation des centres-bourgs](#) traversés et celle de la capacité des réseaux.

2 PARTIE 2 - ANALYSE DES SPECIFICITES DE LA RD3

2.1 Analyse des déplacements

Du point de vue des déplacements, la RD3 joue un rôle central dans l'aire d'étude :

- C'est le principal axe routier qui structure les échanges entre le nord et le sud du bassin, dans un contexte où la voiture est le mode dominant pour les résidents de l'aire d'étude ;
- C'est également l'axe qui dessert les zones résidentielles et les pôles d'activités et touristiques du littoral.
- De ce fait, le trafic sur la RD3 cumule tous les usages : déplacements pendulaires des actifs, déplacements occasionnels pour motifs achats ou loisirs, déplacements des visiteurs ...
- Cet axe qui cumule les fonctions « circulatoire » et « desserte locale » concentrent donc logiquement les principales difficultés de circulation de l'aire d'étude et de nombreux conflits d'usage ;

A l'image des différentes zones urbanisées du territoire d'étude, la plupart des pôles générateurs de déplacements se situe à proximité directe de la RD3. L'axe reste donc un axe de passage privilégié vers les différents lieux d'emploi, d'enseignement, de loisirs ou d'achat du territoire.

Les nombreux points d'échange (RD1250, RD5E, RD3E10, RD3E9 et RD215), les pôles générateurs de déplacements ainsi que les pôles d'attractivité engendrent une charge de trafic très significative.

L'axe reste très majoritairement utilisé par des voitures particulières. La part de poids-lourds reste très minoritaire qui préfèrent globalement emprunter la RD5 « moins urbaine ». Enfin, l'usage des transports en commun est très marginal, notamment en lien avec une offre peu attractive.

La forte congestion de cette voie conduit un certain nombre d'usagers à emprunter des itinéraires de substitution pour réaliser leurs déplacements Nord-Ouest Sud-Est :

- Utilisation des pistes forestières ou de petites voies riveraines non adaptées ;
- Pistes forestières (PF : 209, 210, 217) ;
- Petit Contournement de Lanton (PCL) (Itinéraire route de la Sablière - avenue du Pont des Chèvres - Allée du Pont de Titoune à Lanton) ;
- Contournements d'Arès et Andernos ;
- Grand contournement par RD5.

2.2 Offres de mobilité

La RD3 constitue un axe majeur pour desservir les autres offres de mobilité :

- Elle permet d'une part l'accès au pôle d'échange de Facture-Biganos pour la plupart des résidents de la COBAN ;

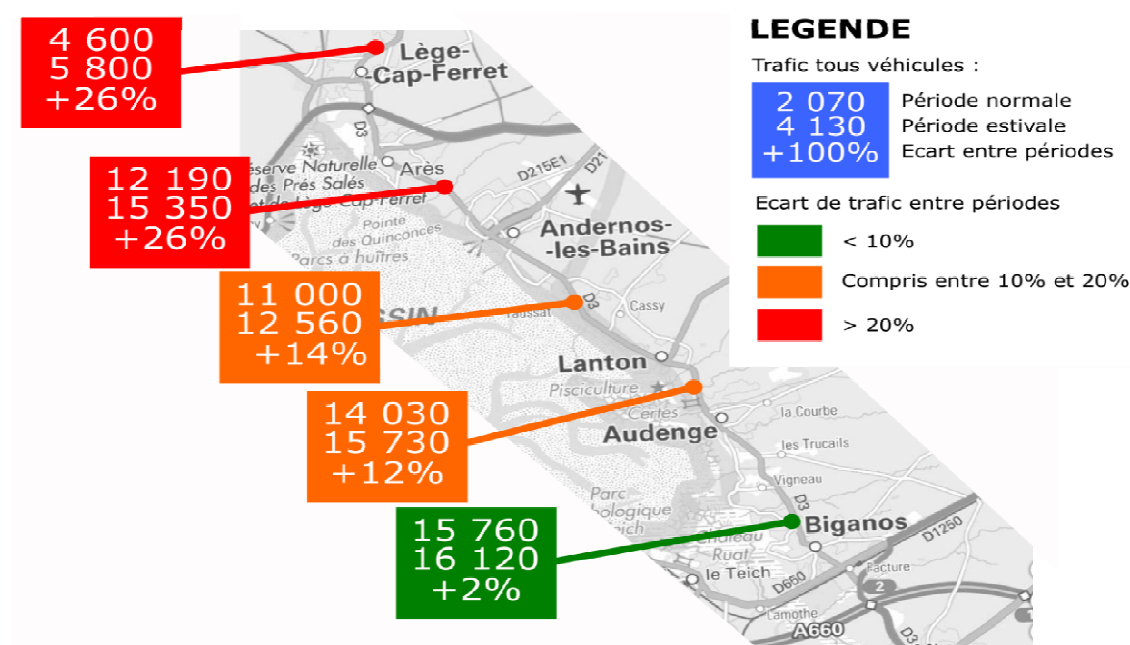
- Elle supporte la ligne 610 du réseau Transgironde qui relie Lège-Cap-Ferret à la gare de Facture-Biganos, les transports scolaires et le transport à la demande ;
- Elle permet d'accéder à un certain nombre d'aires de covoiturage situées dans l'aire d'étude,
- Elle est parallèle à la piste cyclable (RD 802) qui relie également Lège-Cap-Ferret à Biganos.

2.3 Trafics routiers et serpents des charges

Comme évoqué précédemment, la RD3 est l'un des axes les plus chargés de l'aire d'étude. En complément, eu égard à sa fonction de desserte des principaux sites touristiques de l'aire d'étude, la RD3 connaît des variations de trafic importantes sur son linéaire entre la période normale (ici représentée par un jeudi du mois de mars 2017) et la période estivale (ici représentée par un jeudi du mois d'août 2017).

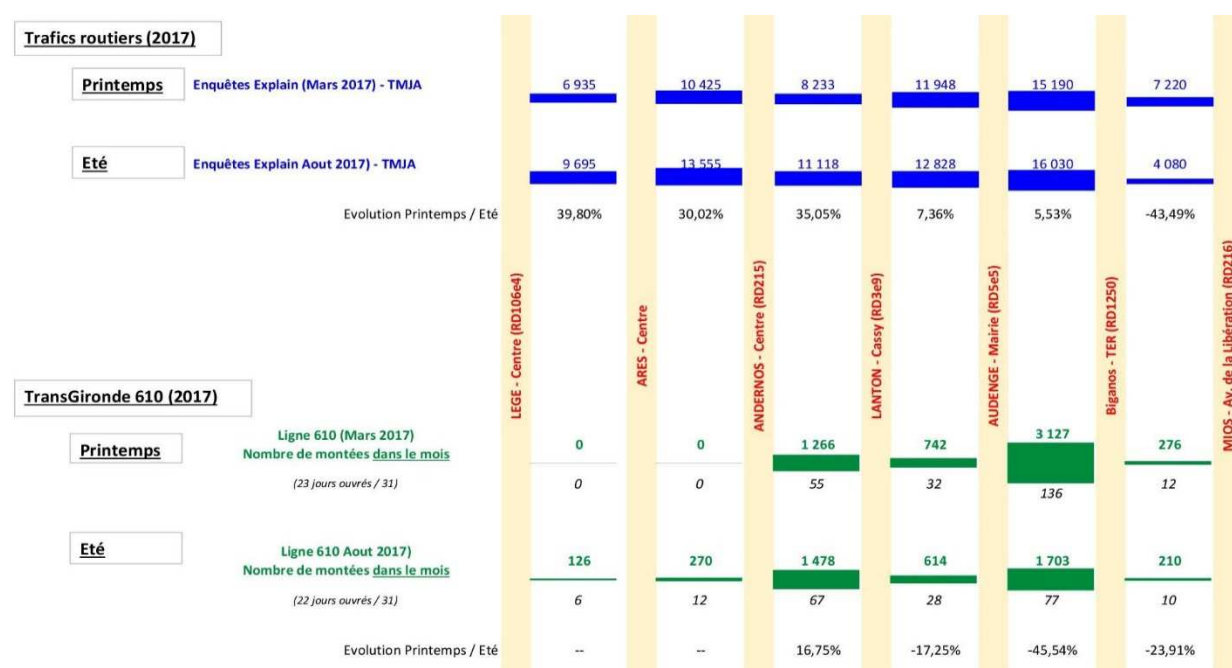
Ces variations sont d'autant plus marquées que l'on se trouve au nord de l'axe. C'est en effet au nord que se situent les principaux sites touristiques de la COBAN.

Figure 109 : Charges par tronçon sur la RD3



La RD3 supporte une charge de trafic hétérogène entre le Nord et le Sud. En hiver, le sud de l'axe (entre Audenge et Biganos) est le tronçon le plus chargé avec près de 15 200 véhicules par jour. La charge est ensuite comprise entre 10,5 et 12 000 véhicules par jours entre Arès et Audenge.

Figure 110 : *Serpent des charges* (CD33 Novembre 2017)



En été, la charge de véhicule par jour progresse sur tous les tronçon de la RD3, jusqu'à dépasser les 16 000 véhicules entre Audenge et Biganos. La charge est plus homogène qu'en hiver ce qui peut signifier la présence d'un trafic de transit plus important l'été et que le seuil des 15-16 000 véhicules/jour constitue une limite pour cet axe. Notons également qu'on constate une baisse de trafic très importante entre Biganos et Mios. Cela traduit le fait que la structure même des déplacements est différente en été et en hiver (plutôt orientée vers Bordeaux en hiver avec des raccordements via l'A63 et plutôt orientée vers le littoral, avec des déplacements qui empruntent la RD1250 en direction du Sud Bassin).

Concernant la ligne 610, qui parcourt l'axe du Nord au Sud, sa charge est également maximale entre Biganos et Audenge avec 3 127 voyages (montées) par mois l'hivers. Elle est beaucoup plus faible sur les autres tronçons. En hiver, la ligne ne dessert pas le tronçon Lège-Arès. L'été la charge du réseau diminue significativement entre Biganos et Audenge (3 127 => 1 703 montées). Elle augmente légèrement entre Andernos et Lanton (1 266 => 1 478 montées).

2.4 Analyse de la sécurité

La RD3 reste plus propice aux accidents de la route que les autres axes structurants du territoire d'étude, par l'importance des flux qui la traverse et par son caractère très urbain qui multiplie multiplie les conflits entre les différents usagers. La RD3 recense près de 75 accidents corporels, dont 17 % mortels entre 2005 et 2015 (source ONISR 2017).

3 PARTIE 3 - SYNTHÈSE DES ENJEUX

3.1.1 Préserver l'attractivité de l'aire d'étude pour tous les types de ménages

➤ Préserver l'attractivité de l'aire d'étude pour tous les types de ménages par des conditions d'accessibilité satisfaisantes

- L'aire d'étude connaît une croissance démographique importante depuis la fin des années 60.
- Au sud, l'aire d'étude attire des ménages bordelais en quête de logements moins chers que dans la métropole bordelaise.
- Au nord, plutôt des retraités.

➤ Développer des offres de déplacements adaptés à tous, y compris aux personnes âgées

- La population de la COBAN est globalement âgée, en particulier dans les communes du nord

➤ Développer des offres de déplacements durables adaptés en fonction de la saison et des motifs de déplacements.

- La population connaît des variations saisonnières très importantes du fait de l'attractivité touristique de l'aire d'étude, essentiellement dans les trois communes du nord
- Les réseaux et équipements sont soumis à une forte pression d'utilisation, notamment en période estivale.

3.1.2 Faciliter les déplacements durables du milieu économique et des étudiants

➤ Proposer des offres de transport favorables également à l'implantation d'entreprises de tous secteurs

- Le territoire est dynamique en termes de création d'emploi.
- Toutefois, les emplois sont largement tournés vers la "sphère résidentielle", en lien avec la vocation d'accueil du territoire, qui attire peu d'emplois dans le secteur industriel ou hautement qualifiés.
- L'emploi est réparti sur le territoire, mais les réserves foncières économiques sont faibles et les principaux sites remplis.

➤ Faciliter les déplacements durables de tous les actifs, en particulier pour l'accès à la Métropole Bordelaise

- 30% des résidents actifs de la COBAN exercent sur la métropole Bordelaise
- Les axes routiers qui donnent accès à la Métropole sont très fréquentés.

➤ Faciliter les déplacements durables des élèves/étudiants, à l'intérieur de la COBAN et vers la Métropole Bordelaise.

- Les élèves/étudiants de la COBAN doivent se déplacer pour étudier

➤ **Préserver l'attractivité touristique de l'aire d'étude par des conditions d'accessibilité satisfaisantes**

- Les activités économiques de l'aire d'étude sont très fortement tournées vers le tourisme. Les principaux sites touristiques de l'aire d'étude sont implantés le long du littoral et dans les communes du nord de la COBAN qui sont les principales bénéficiaires de l'activité touristique.

3.1.3 Favoriser les modes alternatifs de déplacements

➤ **Favoriser l'attractivité des transports collectifs et des pôles d'échanges**

- Les réseaux TC/TER sont peu et mal connectés / Fréquences trop faibles ou mal adaptées
- Les temps d'attente sont une contrainte forte (Ruptures de charge) : moyenne à 20 minutes aux heures de pointes
- Pas d'offre TC vers le pôle d'échange de Marcheprime
- Le TAD est peu utilisé vers les pôles de mobilité en rabattement
- Gares de Biganos et Marcheprime : Saturation des parkings voitures et insuffisances (Sécurité et emplacements) pour le stationnement des 2 roues
- Absence de pôles d'échanges secondaires (RD3, ...)
- Saturation de certaines aires de covoiturage, stationnement sauvages par endroit, faible utilisation des aires en centre-bourg
- Aires de covoiturage : absence de parc vélos sécurisés

➤ **Améliorer l'attractivité des transports collectifs (Ligne 610, TAD, ...) le long de la RD3**

- La ligne 610 Pâtit des contraintes de circulation = réduction de la vitesse commerciale
- Pas d'aménagement prioritaire en traversée de centre-bourgs.
- Hors centre-bourg, les points d'arrêts TC sont mal équipés et peu attractifs,
- Hors centre-bourg, les rabattements modes actifs pas toujours sécurisés
- Fréquence ne permettant pas une véritable alternative à la voiture sur l'axe de la RD3

➤ **Favoriser les modes actifs**

- pas de continuité cyclable entre Bordeaux et le bassin d'Arcachon ;
- isolement de communes, hameaux et zones d'activités vis-à-vis du réseau cyclable ;
- conflits d'usage avec les autres modes de transports sur la RD3 et insécurité ;
- insuffisance et faible sécurisation des stationnements 2 roues

3.1.4 Participer au développement apaisé des territoires du Nord Bassin

➤ **Redonner à la RD3 sa vocation de desserte locale et favoriser le développement des « zones apaisées »**

- La multiplicité des motifs et des modes de déplacement sur la RD3 est à la source des nombreux conflits d'usages : VL, PL, modes actifs, habitants et touristes, écoles, ..
- La multiplicité des usages sur la RD3 crée les conditions de son insécurité et des taux élevés d'accidents graves

- L'importance du trafic motorisé sur la RD3 crée également les conditions de son insécurité
- L'importance du trafic motorisé de la RD3 n'est pas favorable aux modes actifs et aux modes alternatifs

➤ **Développer des offres de mobilités adaptées aux motifs de déplacements et des solutions réduisant les conflits d'usage.**

- La population de la COBAN est principalement concentrée le long du littoral, à proximité immédiate de la RD3
- La concentration des populations le long d'un seul axe génère des conflits d'usage et des nuisances pour ses riverains.

➤ **Améliorer la sécurité sur l'aire d'étude**

- L'importance du trafic motorisé de la RD3 n'est pas compatible avec une intervention sécurisée des secours
- Le transport de matières dangereuses en centre bourg constitue un problème de sécurité pour les habitants
- Le réseau viaire est inadapté aux transports de marchandises (largeurs de voies, traversée de bourgs et de hameaux, ...)
- Le réseau viaire ne permet pas des interventions rapides sur le massif forestier rétro-littoral ou des interventions rapides hors du périmètre d'étude (Accès Autoroutes, ...)

➤ **Participer au développement apaisé des territoires du Nord Bassin**

- Le territoire se singularise par un accroissement démographique très important du à son attractivité immobilière et économique
- Le territoire se singularise par une évolution très importante des trafics motorisés et des déplacements depuis 10 ans
- L'automobile est au centre des échanges (circulation, stationnement) et des déplacements
- Les infrastructures ne sont plus adaptées à la mobilité contemporaine ; les modes actifs sont mal intégrés, la logistique ne trouve pas sa place en centre-bourg
- Les lieux de mobilités sont éloignés des lieux de vie et de services ; l'intermodalité fonctionne mal du fait de cet éloignement et de la performance des services TC

4 SOMMAIRE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 :	Carte du périmètre d'étude	8
Figure 2 :	Evolution des populations entre 2008 et 2013 (Source : INSEE - populations légales) ...	9
Figure 3 :	Evolutions démographiques (Insee POP T1 et POP T2M - 2014)	9
Figure 4 :	Répartition de la population par classe d'âge (Source : INSEE 2014 - POP T0 - Population par grandes tranches d'âges)	10
Figure 5 :	Populations résidentes et fréquentation estivale (Source : Scot BARVAL 2013)	11
Figure 6 :	Répartition de la population 15 à 64 ans par type d'activité (EMP T1 valeurs 2014)	11
Figure 7 :	Evolution des emplois dans l'aire d'étude (Source : INSEE 2014)	13
Figure 8 :	Emplois (Dans la zone) selon le statut professionnel (Insee EMP T6 - 2014)	13
Figure 9 :	Typologie des emplois dans l'aire d'étude (Source : INSEE 2013)	14
Figure 10 :	Typologie des emplois dans l'aire d'étude (Source : INSEE 2013)	15
Figure 11 :	Ménages fiscaux de l'année (Insee REV T1 - 2014) et Salaire net horaire moyen total (en euros) selon la catégorie socioprofessionnelle (Insee SAL G1 - 2014)	16
Figure 12 :	Principaux sites touristiques du BARVAL (Source : Scot BARVAL 2013)	16
Figure 13 :	Catégories et types de logements (Insee LOG T2 - 2014)	17
Figure 14 :	Nombre et capacité des hôtels et des campings (Insee TOU T1 et T2 - 1er janvier 2017) ..	18
Figure 15 :	Densités de population autour de la RD3 (Source : INSEE 2013)	19
Figure 16 :	Principales zones artisanales, d'activités et commerciales	20
Figure 17 :	Principaux pôles générateurs de déplacements de l'aire d'étude	21
Figure 18 :	Répartition des lieux d'emplois selon la commune	22
Figure 19 :	Lieu d'emplois des résidents actifs de l'aire d'étude	23
Figure 20 :	Lieu de résidence des actifs résidant à l'extérieur de la zone d'étude	24
Figure 21 :	Etablissements scolaires du territoire d'étude	25
Figure 22 :	Liste des établissements scolaires sur le territoire d'étude	26
Figure 23 :	Lieux d'études des résidents de l'aire d'étude	26
Figure 24 :	Lieux de scolarisation des étudiants de plus de 14 ans de la zone d'étude	27
Figure 25 :	Lieux de scolarisation des étudiants de moins de 14 ans	28
Figure 26 :	Principaux sites touristiques du Bassin d'Ancachon (Source : Scot du BARVAL 2013) ...	29
Figure 27 :	Carte des mobilités	30
Figure 28 :	Fréquentation des gares de l'aire d'étude (Source : SNCF, Open data)	32
Figure 29 :	Evolution du nombre de voyage (Septembre 2011 à juin 2017)	34
Figure 30 :	Plan des lignes de bus TransGironde - TransGironde 2016	34
Figure 31 :	Répartition des passages par sens pour les lignes 601 et 610	35
Figure 32 :	Plan du réseau Ého (Baia 2017)	37
Figure 33 :	Réseau cyclable du Bassin d'Ancachon (Le Routard)	39
Figure 34 :	Réseau cyclable du Bassin d'Ancachon (Open street Map)	39
Figure 35 :	Croisement de la piste cyclable (RD802) avec la RD3E10 à Lanton (Google Maps - Street View)	40
Figure 36 :	Comptages vélo journaliers moyens sur les pistes cyclables en 2016 - Conseil départemental de Gironde	40
Figure 37 :	Aires de covoiturage sur le territoire d'étude	42
Figure 38 :	Aire de covoiturage en bordure de la RD3 à Audenge	42
Figure 39 :	Réseau routier de l'aire d'étude	46

Figure 40 : Trafics 2005 et 2015	49
Figure 41 : Evolution des trafics entre 2000 et 2015	50
Figure 42 : Trafics 2016	53
Figure 43 : Trafic routier sur les axes de l'aire d'étude en période hivernale	54
Figure 44 : Trafic routier sur les axes de l'aire d'étude en période estivale	55
Figure 45 : Ecart de trafic entre période normale et période estivale sur le réseau routier de l'aire d'étude	56
Figure 46 : Temporalité des trafics	57
Figure 47 : Carrefour de Marcheprime (fond de plan Google Maps 2016)	58
Figure 48 : Localisation des postes de l'enquête Explain-ITEC	59
Figure 49 : Nombre d'enquêtés par poste et trafic journalier	60
Figure 50 : Parts modales par poste enquêté	60
Figure 51 : Nombre d'enquêtés par poste et trafic journalier	61
Figure 52 : Parts modales par poste enquêté	61
Figure 53 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3 à Lauros (période hivernale)	62
Figure 54 : Profil horaire du trafic en période hivernale sur la RD3 à Lauros	63
Figure 55 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3 à Lauros (période estivale)	63
Figure 56 : Profil horaire du trafic en période estivale sur la RD3 à Lauros	64
Figure 57 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3 à Arès (période hivernale)	65
Figure 58 : Profil horaire du trafic en période hivernale sur la RD3 à Arès	65
Figure 59 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3 à Arès (période estivale)	66
Figure 60 : Profil horaire du trafic en période estivale sur la RD3 à Arès	66
Figure 61 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3 à Audenge (période hivernale)	67
Figure 62 : Profil horaire du trafic en période hivernale sur la RD3 à Audenge	68
Figure 63 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3 à Audenge (période estivale)	68
Figure 64 : Profil horaire du trafic en période estivale sur la RD3 à Audenge	69
Figure 65 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3 à Biganos (période hivernale)	69
Figure 66 : Profil horaire du trafic en période hivernale sur la RD3 à Biganos	70
Figure 67 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3 à Biganos (période estivale)	71
Figure 68 : Profil horaire du trafic en période estivale sur la RD3 à Biganos	71
Figure 69 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD5E5 à Audenge (période hivernale)	72
Figure 70 : Profil horaire du trafic en période hivernale sur la RD5E5 à Audenge	72
Figure 71 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD5E5 à Audenge (période estivale)	73
Figure 72 : Profil horaire du trafic en période estivale sur la RD5E5 à Audenge	73
Figure 73 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3E10 à Lanton (période hivernale)	74

Figure 74 : Profil horaire du trafic en période hivernale sur la RD3E10 à Lanton	74
Figure 75 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3E10 à Lanton (période estivale)	75
Figure 76 : Profil horaire du trafic en période estivale sur la RD3E10 à Lanton	76
Figure 77 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3E9 à Lanton (période hivernale)	76
Figure 78 : Profil horaire du trafic en période hivernale sur la RD3E9 à Lanton	77
Figure 79 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD3E9 à Lanton (période estivale)	78
Figure 80 : Profil horaire du trafic en période estivale sur la RD3E9 à Lanton	78
Figure 81 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD215 à Andernos (période hivernale)	79
Figure 82 : Profil horaire du trafic en période hivernale sur la RD215 à Andernos	79
Figure 83 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD215 à Andernos (période estivale)	80
Figure 84 : Profil horaire du trafic en période estivale sur la RD215 à Andernos	80
Figure 85 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD5 à Audenge (période hivernale)	81
Figure 86 : Profil horaire du trafic en période hivernale sur la RD5 à Audenge	82
Figure 87 : Détail des ODs réalisées par les personnes interrogées sur la RD5 à Audenge (période estivale)	82
Figure 88 : Profil horaire du trafic en période estivale sur la RD5 à Audenge	83
Figure 89 : Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (Insee ACT G2 - 2014)	85
Figure 90 : Équipement automobile des ménages (Insee LOG T9 - 2014)	86
Figure 91 : Motifs de déplacement constatés en période hivernale sur les routes départementales du territoire d'étude (Enquêtes Explain ITEC 2017)	86
Figure 92 : Synthèse des motifs de déplacements par lieu d'enquête en période hivernale (enquête Explain - ITEC 2017)	87
Figure 93 : Motifs de déplacement constatés en période estivale sur les routes départementales du territoire d'étude (Enquêtes Explain ITEC 2017)	87
Figure 94 : Synthèse des motifs de déplacements par lieu d'enquête en période estivale (enquête Explain - ITEC 2017)	88
Figure 95 : Répartition des véhicules enquêtés	88
Figure 96 : Taux d'occupation des véhicules	89
Figure 97 : Type de véhicule par axe et par saison (Enquêtes Explain ITEC 2017)	89
Figure 98 : Répartition des accidents selon le type de route sur la zone d'étude	91
Figure 99 : Répartition géographique des accidents recensés entre 2005 et 2015 (source ONISR) .	92
Figure 100 : Localisation des accidents mortels (en rouge) entre 2005 et 2015 - CD33	92
Figure 101 : Véhicules impliqués dans les accidents du territoire d'étude entre 2005 et 2015	93
Figure 102 : Véhicules impliqués dans les accidents en Gironde entre 2005 et 2015	93
Figure 103 : Répartition des accidents au cours de l'année entre 2011 et 2015 sur le territoire d'étude (source ONISR)	94
Figure 104 : Répartition des accidents selon les motifs de déplacements durant les mois de Juillet et Août (Données ONISR entre 2005 et 2015)	95
Figure 105 : Gravité des accidents sur le territoire d'étude	95

Figure 106 : Niveaux de congestion à l'heure de pointe du soir en période estivale (source : modélisation du trafic réalisée par Explain pour le compte du CD33)	97
Figure 107 : Itinéraires de shunts identifiés par le Conseil Départemental de la Gironde	97
Figure 108 : Piste forestière n°209 (Google Maps - Street View Juillet 2012)	99
Figure 109 : Charges par tronçon sur la RD3	102
Figure 110 : Serpent des charges (CD33 Novembre 2017)	103