

PROJET DE DEPLACEMENTS DURABLES DU NORD BASSIN

ANALYSE COMPARATIVE DES 3 SCENARIOS
PROPOSES A LA CONCERTATION PREALABLE

MAI 2018

SOMMAIRE

1	RAPPEL DES OBJECTIFS DU PROJET DE DEPLACEMENTS DURABLES DU NORD BASSIN	4
2	CARACTERISTIQUES DU PROJET DE DEPLACEMENTS DURABLES DU NORD BASSIN	4
	A : SOCLE COMMUN D’ACTIONS	4
	B : SCENARIO 1	5
	C : SCENARIO 2	6
	D : SCENARIO 3	7
	SYNTHESE DES SCENARIO ETUDIES	8
3	ANALYSE COMPARATIVE DES SCENARIOS	9
	CRITERES FONCTIONNELS	9
	3.1.1 IMPACTS SUR LE TRAFIC ROUTIER	9
	3.1.2 IMPACTS SUR LES AUTRES MODES	9
	3.1.3 IMPACTS SUR LA SECURITE DES DEPLACEMENTS	10
	3.1.4 SYNTHESE ET CONCLUSIONS	11
	CRITERES ENVIRONNEMENTAUX	13
	CRITERES SOCIO-ECONOMIQUE	15
4	SYNTHESE DE L’ANALYSE COMPARATIVE	16
	LES ENGAGEMENTS DES COLLECTIVITES PORTEUSES DU PROJET DE DEPLACEMENTS DURABLES DU NORD BASSIN	16
	LE CAHIER DES CHARGES RELATIF AUX MILIEUX NATURELS	17
	LE CAHIER DES CHARGES RELATIF A L’URBANISATION	17

1 RAPPEL DES OBJECTIFS DU PROJET DE DEPLACEMENTS DURABLES DU NORD BASSIN

Les études de diagnostics et la phase de pré-concertation, menées conjointement au dernier trimestre 2017, ont permis de préciser les objectifs du projet de déplacements durables du nord Bassin :

- Faire évoluer le système global des mobilités en tenant compte des orientations du territoire :
 - En tenant compte des besoins futurs
 - En s'adaptant aux besoins de tous les usagers
 - En développant les supports d'information et, les actions de communication et de sensibilisation relatives aux offres de mobilité
- Améliorer l'attractivité des transports collectifs :
 - En adaptant la place de la voiture
 - En augmentant la fréquence et la vitesse commerciale des bus
 - En développant l'offre de transports de proximité
- Développer les reports d'usage de la voiture vers d'autres modes de déplacement :
 - En améliorant l'attractivité des pôles d'échange intermodaux existants (gares de Biganos et Marcheprime)
 - En créant de nouveaux pôles d'échanges répartis sur le territoire
 - En développant les solutions de covoiturage
- Faciliter et sécuriser la pratique du vélo et de la marche :
 - En améliorant la continuité des réseaux cyclables
 - En sécurisant les cheminements cyclables et piétons
 - En développant des sites pour le stationnement des vélos sécurisés
- Participer au développement apaisé et sécurisé des territoires et redonner à la RD3 sa vocation de desserte locale à travers :
 - En rapprochant les offres de mobilités des lieux de vie et de services
 - En apaisant la circulation de la RD3 dans la traversée des centres bourgs
 - En sécurisant le déplacement de tous les usagers
 - En facilitant l'intervention des services de secours
 - En restreignant l'accès des centres bourgs pour certains transports (poids-lourds, livraisons, transports de matières dangereuses)

Les porteurs du projet de déplacements durables du nord bassin ont pour ambition de répondre à ces objectifs définis en association les acteurs du territoire.

2 CARACTERISTIQUES DU PROJET DE DEPLACEMENTS DURABLES DU NORD BASSIN

Le projet de déplacements durables du nord bassin propose **d'évaluer l'intérêt de 3 scénarios pour faire évoluer l'offre de mobilité.**

Ces 3 scénarios reposent sur un socle commun d'actions déclinées dans les schémas « Mobilités » et « Modes doux » adoptés par la COBAN le 13 février 2018 et font suite aux propositions issues des ateliers thématiques organisés avec les acteurs du territoire.

A : SOCLE COMMUN D' ACTIONS

Un socle commun d'actions issues des 2 schémas (« Mobilités » et « Modes doux ») de la COBAN fonde le contenu des 3 scénarios proposés. Il comprend notamment :

- La mise en œuvre d'une gouvernance partagée de la mobilité au niveau de la COBAN puis, une réflexion concernant l'extension de cette compétence au niveau du Pays Barval
- L'incitation et l'accompagnement à la mise en œuvre de plans de mobilité autour des pôles générateurs de déplacements (établissements scolaires, zones d'activité, établissements administratifs, etc.)
- Le développement d'une fonction de conseil en mobilité assortie de la création d'une plateforme d'information mobilité et d'une politique de sensibilisation et de communication autour des offres de mobilités
- L'amélioration de l'offre existante en transports collectifs par une adaptation du fonctionnement de la ligne Transgironde n°610 (boucles ou segments) et du Transport A la Demande (TAD)
- Le renforcement des pôles d'échanges existants (desserte par les transports en commun, signalétique, billetterie, parcs de stationnement deux-roues sécurisés, ...) et des points d'arrêts des transports en commun
- La réalisation d'aménagements de sécurité afin d'améliorer les conditions de déplacement des modes actifs (vélos, piétons, ...) en cohérence avec le schéma intercommunal des modes doux :
 - Création d'un sas cycliste à l'amont des feux tricolores afin de dégager une zone facilitant l'insertion des cyclistes en carrefour
 - Autorisation des « cédez-le passage » cyclistes au feu rouge
 - Mise en œuvre de pictogrammes vélo et de pictogrammes piétons pour marquer les traversées de voies vertes et de pistes cyclables
 - Marquage au sol des entrées des zones de circulation apaisée
 - Neutralisation des places de stationnement voiture en amont des passages piétons
 - Etc.
- L'implantation de 5 carrefours de mobilité dans les centres urbains afin d'assurer une meilleure intermodalité (lieux de connexions entre différents modes de déplacement : transports en commun, co-voiturage, vélo, marche, ...) :
 - commune de Lège : avenue de la Gare

- commune d'Andernos : esplanade du Broustic
- commune de Lanton : avenue de la Libération
- commune d'Audenge : entrée du domaine de Certes
- commune de Mios : avenue de la République

Toutefois, comme indiqué régulièrement dans les 2 schémas « Mobilités » et « Modes doux », la bonne réalisation des actions décidées par la COBAN est en grande partie conditionnée à un délestage (apaisement) de la RD3 au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle.

B : SCENARIO 1

Ce scénario se place dans une logique de maîtrise des dépenses d'investissement et de moindres impacts environnementaux (milieux naturels et humains).

Il repose principalement sur les actions décrites dans le socle commun qui précède.

En complément, ce scénario prévoit la création de deux bretelles routières de liaison :

- au carrefour de Blagon entre la RD106 et la RD5
- au carrefour de Marcheprime entre la RD5 et la RD1250

Ces dispositions visent à améliorer les liaisons entre le nord et le sud du périmètre de la COBAN. Toutefois, elles ne permettent pas un délestage du trafic de la RD3 et une amélioration des vitesses commerciales des transports en commun.



C : SCENARIO 2

Ce scénario se place dans une logique d'apaisement de la circulation sur la RD3 et d'amélioration de l'attractivité des transports en commun.

Ce scénario vise à favoriser l'évolution de la RD3 vers une voie urbaine, améliorer l'attractivité des transports en commun et sécuriser les déplacements des modes actifs (vélos, piétons, ...).

Il prévoit l'amélioration de l'intermodalité par :

- la création de 5 « pôles d'échanges secondaires », en retrait des secteurs urbanisés (sauf pour Andernos), et devant assurer le rabattement des véhicules particuliers vers le co-voiturage, les navettes et le vélo. Ces pôles doivent permettre également d'optimiser l'offre de la ligne 601 et de faciliter l'organisation des rabattements logistiques. Ils se situent à :
 - Andernos : carrefour avec la RD215 (3 km de la RD3 = frontière secteurs urbanisés)
 - Lanton : carrefour avec la RD3e9 (3,9 km de la RD3 = 1,2 km secteurs urbanisés)
 - Lanton : carrefour avec la RD3e10 (4,8 km de la RD3 = 4,0 km secteurs urbanisés)
 - Audenge : carrefour avec la RD5e5 (7,0 km de la RD3 = 3,6 km secteurs urbanisés)
 - Biganos : carrefour avec la RD1250 (4,7 km de la RD3 = 2,8 km secteurs urbanisés)
- la création de liaisons « centres urbains ⇔ pôles d'échanges secondaires » pour les modes actifs (vélos) et les navettes :
 - RD215 (Andernos) entre la RD3 et le pôle d'échange secondaire (3 km)
 - RD3e9 (Lanton) entre la RD3 et le pôle d'échange secondaire (3,5 km)
 - RD3e10 (Lanton) entre la RD3 et le pôle d'échange secondaire (4,8 km)
 - RD5e5 (Audenge) entre la RD3 et le pôle d'échange secondaire (7,0 km)
 - RD1250 (Biganos) entre la RD3 et le pôle d'échange secondaire (4,7 km)

Ce scénario vise également à **améliorer les conditions de déplacement des modes actifs (vélos, etc.) par la réalisation d'aménagements de sécurité et le développement des liaisons cyclables intercommunales** :

- Andernos / carrefour de Querquillas
- Audenge / Lubec en passant par le parc d'activités
- Marcheprime (Pôle d'échanges intermodal) / Zone d'activité / Lacanau de Mios
- Biganos / Marcheprime en passant par les Argentières
- Mios / Lacanau de Mios / les Argentières

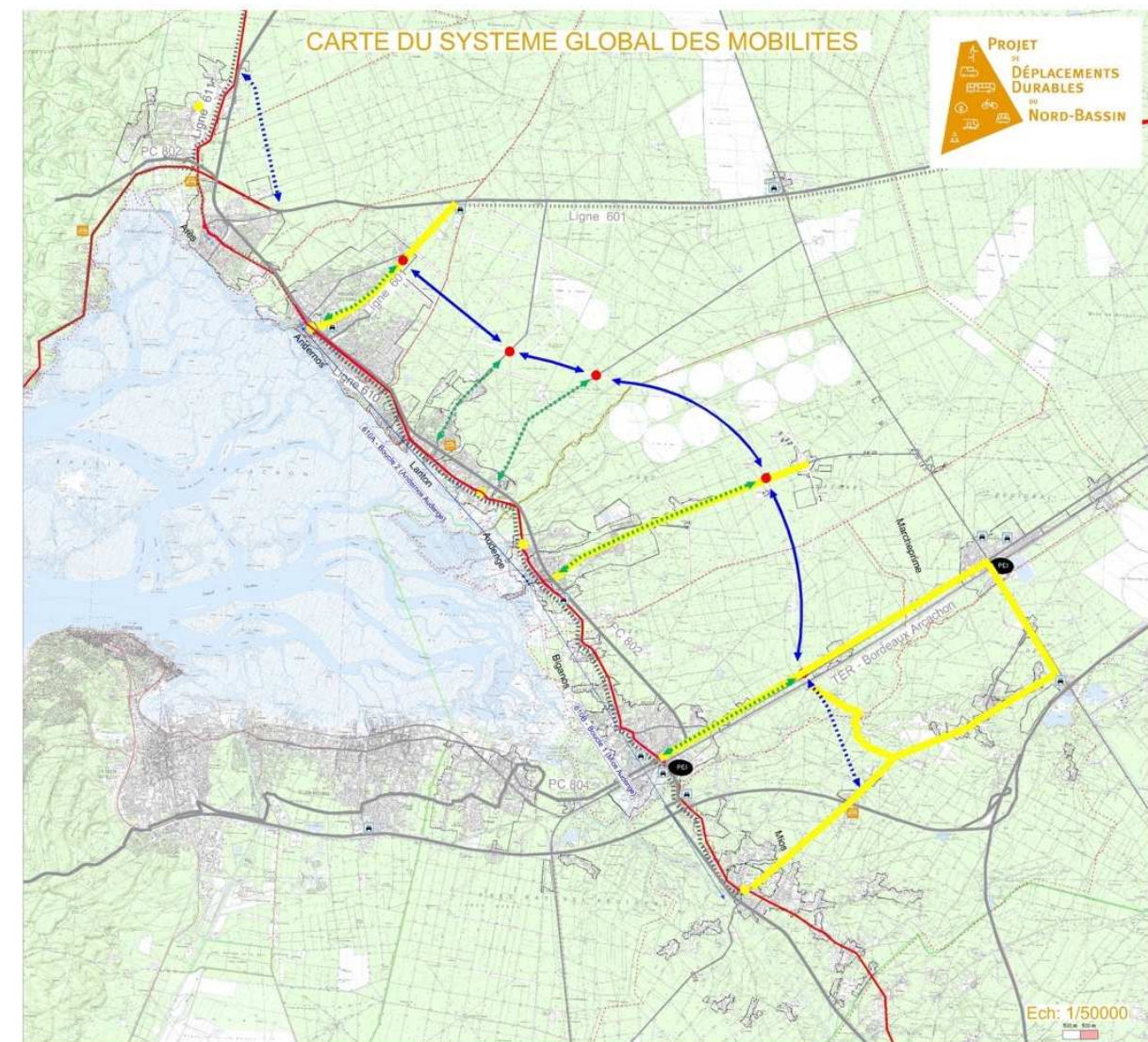
Il doit permettre aussi la **fluidification des déplacements automobiles par la transformation des pistes forestières 209 et 210 en voie routière** reliant les 5 pôles d'échanges secondaires et se raccordant, côté nord, à la RD 215 à proximité de l'aérodrome d'Andernos et, côté sud, au carrefour de Canauley à Biganos. Cette voie parallèle, à l'écart des zones urbaines, permettrait :

- la limitation de l'accès des centres urbains aux poids lourds : réglementation des livraisons, interdiction de circulation des poids lourds et des transports de matières dangereuses

- l'amélioration de la circulation des services de secours sur le territoire et leurs conditions d'intervention
- une réduction du trafic actuel de la RD3 estimée entre 15 et 25% (modélisations Explain 2017), qui aurait pour effet de favoriser un développement plus important des aménagements apaisant les traversées des bourgs et le développement d'aménagements de sécurité et de conditions d'accueil plus attractives en faveur des modes actifs.

Ce scénario pourrait être complété dans un second temps par deux liaisons routières :

- **Une liaison, côté sud, avec l'échangeur n°1 de l'autoroute A660** (via le franchissement existant de la voie ferrée au lieu-dit « Canauley »). Cette option vise à sortir le trafic de transit des centres de Mios, Biganos et Marcheprime notamment pour les échanges de la zone d'étude avec Bordeaux.
- **Un contournement de la commune Lège**, côté nord, de façon à sortir les trafics de transit de cette commune.



D : SCENARIO 3

Ce scénario a pour ambition de dynamiser les reports modaux en faveur des transports collectifs, des modes de déplacement actifs (piétons, vélos, ...) et de la pratique du co-voiturage. Il se place dans une logique de rapprochement des différents supports de mobilité des centres bourgs et des centres de vie et contribue à un apaisement renforcé de la circulation sur la RD3.

En complément de l'amélioration des reports modaux proposée au scénario 2 par la création de 5 nouveaux pôles d'échanges secondaires, de liaisons centres urbains/pôles d'échanges secondaires (navettes et modes actifs) et le développement des liaisons cyclables intercommunales, ce scénario prévoit :

- L'amélioration de la desserte (fréquences, vitesses commerciales, etc.) des pôles d'échanges intermodaux de Marcheprime et Biganos à travers :
 - une évolution et une priorisation du fonctionnement de la ligne Transgironde n°610 sur la RD3 afin d'améliorer la desserte du pôle intermodal de Biganos. Cette priorisation sera mise en œuvre dans un premier temps au niveau des carrefours. **Une expérimentation sera ensuite réalisée avec la mise en service de navettes empruntant la piste cyclable (en cohabitation avec les vélos et les piétons) dans les centres urbains des communes d'Arès à Audenge.**
 - la création d'une nouvelle ligne de transport en commun interurbaine reliant les 5 « pôles d'échanges secondaires » au pôle intermodal de Marcheprime.
- **Le renforcement des liaisons vers Bordeaux** (optimisation de la ligne 601, accessibilité des pôles d'échanges intermodaux de Biganos et Marcheprime, liaisons routières, ...).
- L'optimisation de l'efficacité et de l'accessibilité des 5 « pôles d'échanges secondaires » en rapprochant 3 d'entre eux des secteurs urbanisés :
 - Lanton : carrefour avec la RD3e9 (2,7 km de la RD3 = frontière secteurs urbanisés)
 - Lanton : carrefour avec la RD3e10 (2,2 km de la RD3 = 1,4 km secteurs urbanisés)
 - Audenge : carrefour avec la RD5e5 (3,9 km de la RD3 = 0,5 km secteurs urbanisés)
 - Les pôles d'échange d'Andernos (carrefour avec la RD215, 3 km de la RD3 = frontière secteurs urbanisés) et Biganos (carrefour avec la RD1250, 4,7 km de la RD3 = 2,8 km secteurs urbanisés) sont identiques à ceux du scénario n°2

Ce scénario prévoit un réel apaisement de la circulation sur la RD3 dans la traversée des centres bourgs par :

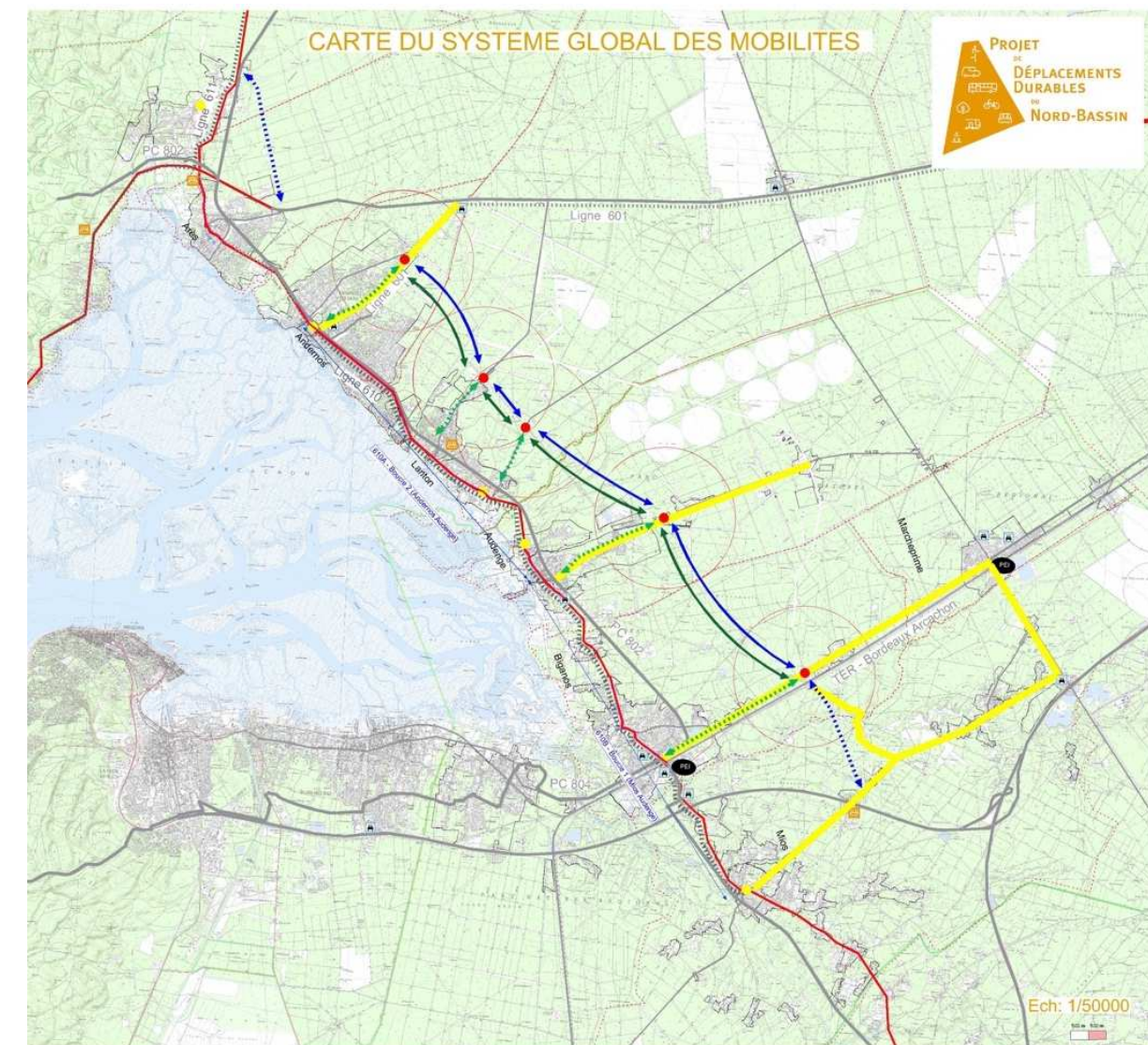
- la requalification de la RD3 (Dans les centres urbains) en zones apaisées : Zones 30 et zones de rencontre (expérimentations)
- une réduction du trafic de la RD3 estimée entre 25 et 35% (modélisations Explain 2017)
- la limitation de l'accès des centres urbains aux poids lourds : réglementation des livraisons, interdiction de circulation des poids lourds et des transports de matières dangereuses

Enfin, l'amélioration des déplacements automobiles est prévue à travers **la création d'une nouvelle voie routière, qui emprunterait en partie les emprises de la ligne RTE « Lège-Masquet 2 »**, se raccorderait côté Nord à la RD215 à proximité de l'aérodrome d'Andernos et côté sud, au carrefour de Canauley à Biganos.

Comme pour le scénario 2, cette voie parallèle améliorerait également la circulation des services de secours sur le territoire et leurs conditions d'intervention.

Ce scénario pourrait être complété dans un second temps par deux liaisons routières :

- **Une liaison, côté sud, avec l'échangeur n°1 de l'autoroute A660** (via le franchissement existant de la voie Ferrée au lieu-dit « Canauley »). Cette option vise à sortir le trafic de transit des centres de Mios et Biganos et Marcheprime notamment pour les échanges de la zone d'étude avec Bordeaux.
- **Un contournement de la commune Lège**, côté nord, de façon à sortir les trafics de transit de cette commune.



SYNTHESE DES SCENARIO ETUDIES

Le tableau suivant résume les caractéristiques des scénarios étudiés :

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Gouvernance, plans de déplacements...	Socle commun d'action dérivé des préconisations des schémas "mobilité" et "modes actifs" de la COBAN		
Route	Création de deux bretelles de liaison entre la RD106 et la RD5 et entre la RD5 et la RD1250 ;	Aménagement d’une voie nouvelle par la transformation des pistes forestières 209 et 210	Aménagement d’une nouvelle voie sur les emprises de la ligne RTE « Lège-Masquet 2 »
Transports collectifs	Mesures du socle commun	Mesures du socle commun + création de 5 pôles d’échanges secondaires en retrait des secteurs urbanisés (position en fonction de l'aménagement routier du scénario)	
Modes actifs	Mesures du socle commun	Mesures du socle commun + création de liaisons cyclables entre les pôles et les centres urbains	

3 ANALYSE COMPARATIVE DES SCENARIOS

Les critères retenus pour cette analyse comparative sont définis au regard des objectifs et des enjeux liés à l'opération, et comprennent :

- Des critères fonctionnels,
- Des critères environnementaux,
- Des critères socio-économiques.

CRITERES FONCTIONNELS

L'objectif est d'évaluer l'impact des différents scénarios étudiés sur les conditions de circulation au regard des améliorations ou perturbations apportées sur le réseau, sur la base de simulations dynamiques de trafic.

Ces études sont réalisées par le bureau d'étude « EXPLAIN » et font l'objet d'un rapport spécifique.

3.1.1 Impacts sur le trafic routier

3.1.1.1 Délestage de la RD3

Les études de trafic réalisées ont permis de mettre en évidence les effets suivants des aménagements routiers envisagés sur le trafic de la RD3 :

- Scénario 1 : le délestage anticipé est très modéré, voire quasiment inexistant. Les aménagements ont principalement pour effet de délester le centre de Marcheprime et le carrefour de Blagon entre la RD5 et la RD106 ;
- Scénario 2 : la RD3 est délestée de 15 à 25% de son trafic au profit de la voie nouvelle ;
- Scénario 3 : la RD3 est délestée de 25 à 35% de son trafic au profit de la voie nouvelle. Son tracé, plus proche des secteurs urbanisés, la rend plus attractive pour les déplacements nord/sud, de transit, ou d'échange avec l'extérieur de l'aire d'étude.

3.1.1.2 Impact sur les distances parcourues

En termes de distances parcourues par les automobilistes, il convient de distinguer les effets du projet en période estivale et en période hivernale.

En période estivale, du fait des trafics importants qui règnent sur la RD3, une part des automobilistes (en particulier les résidents du territoire) effectue des détours parfois importants, pour éviter l'axe. La création d'une voie nouvelle a pour effet, pour cette période estivale, de diminuer les allongements des distances parcourues du fait de ces détours. Pour les scénarios 2 et 3, la diminution des distances parcourues est sensiblement équivalente, autour de 17 000 km parcourus en moins par jour sur le réseau de l'aire d'étude.

En période hivernale, les trafics sont moins importants sur la RD3. La création d'une voie nouvelle à l'écart des centres urbains permet néanmoins de gagner du temps, moyennant un allongement modéré des distances à

parcourir. Pour les scénarios 2 et 3, l'augmentation des distances parcourues est sensiblement équivalente, autour de 15 500 km parcourus en plus par jour sur le réseau de l'aire d'étude.

3.1.1.3 Gains de temps

La création d'une voie nouvelle a pour effet sur les temps de parcours des automobilistes :

- Une réduction des temps de trajet pour les déplacements locaux par le délestage de la RD3 ;
- Une réduction des temps de trajet pour les déplacements de plus longue portée, qui bénéficient d'un tracé plus direct, sans les réductions de vitesse imposées par la traversée des zones urbanisées.

Sur ce point, plus le tracé de la voie nouvelle est direct, meilleurs sont les gains de temps. L'aménagement routier étudié dans le scénario 3 est donc le plus favorable en termes de gains temps de parcours des automobilistes, en offrant à la fois :

- le délestage le plus important de la RD3, et donc la meilleure fluidité sur l'axe pour les trafics résiduels ;
- les trajets d'approche les plus courts : son tracé est le plus proche des zones d'habitation.

3.1.1.4 Itinéraires de shunt et trafic dans les zones résidentielles

D'une façon générale, le PDDNB va permettre de réduire le trafic dans les zones urbanisées, notamment grâce à la création d'une voie nouvelle en retrait des zones de peuplement. Cette voie va permettre de prendre en charge le trafic de transit, mais également une part du trafic d'échange et du trafic local de portée moyenne.

D'autre part, la réalisation de la voie nouvelle va contribuer à réduire les « trafics de shunt » de la RD3 que l'on observe à l'heure actuelle dans l'aire d'étude, en particulier pendant la période estivale. Ces trafics, qui sont principalement le fait de résidents du territoire, empruntent des voies résidentielles pour contourner les difficultés de circulation sur la RD3, ce qui a pour effet de dégrader les conditions de sécurité sur les réseaux viaires des zones d'habitation, en même temps que de causer des nuisances sonores.

De ce point de vue, plus le captage de trafic par la voie nouvelle sera important, plus la probabilité de disparition de ces « trafics de shunt » sera importante.

3.1.2 Impacts sur les autres modes

3.1.2.1 Impacts sur l'attractivité des Pôle d'Echanges intermodaux (P.E.I.) du territoire

Les P.E.I. de Marcheprime et Biganos vont gagner en visibilité et en accessibilité du fait du PDDNB :

- D'une part au travers des mesures du cadre commun ;
- D'autre part au travers de la décongestion globale du réseau de l'aire d'étude permise par la réalisation des aménagements routiers et des gains de temps correspondants.

A ce titre, plus les gains de temps d'accès à ces P.E.I. vont être importants, plus ils vont gagner en attractivité. L'étude de trafic a permis de calculer les gains de temps moyens¹ suivants pour l'accès au P.E.I. de :

- Biganos (depuis Lège, sur la base d'un temps de trajet actuel estimé à 41') :
 - Scénario 1 : 4' ;
 - Scénario 2 : 8' ;
 - Scénario 3 : 10'.
- Marcheprime :
 - Aucun gain de temps significatif n'a été mis en évidence depuis les communes du nord bassin ;
 - Depuis Audenge et Lanton, sur la base d'un temps de trajet actuel estimé entre 20 et 25' :
 - Aucun gain pour le scénario 1 ;
 - Un gain de l'ordre de 2' à 3' pour le scénario 2 ;
 - Un gain de l'ordre de 5' pour le scénario 3.

3.1.2.2 Impacts sur le report modal

Le PDDNB dans ses différentes composantes est porteur d'effets potentiellement très positifs en termes de reports modaux. Toutefois :

- D'un côté, en proposant des aménagements ambitieux (création de Pôle d'Echanges secondaires, reconfiguration de la ligne 610 du réseau Transgironde, mise en service de navettes) et des politiques d'incitation à l'usage des transports en commun (mise en place de plans de déplacements), le projet devrait avoir des effets positifs ;
- De l'autre côté, le projet prévoit la réalisation d'aménagements routiers qui devraient résorber les principales difficultés de circulation de l'aire d'étude.
 - Dans un contexte actuel de forte motorisation, et de fort attachement à l'automobile, la composante routière du projet devrait fortement désinciter à l'usage des transports en commun ;
 - Pour autant, plus l'aménagement routier qui sera réalisé offrira des gains de temps aux automobilistes, plus le délestage de la RD3 sera important, et plus les possibilités de reconfiguration de l'axe en boulevard urbains seront grandes.

En conséquences, le délestage de la RD3 obtenu par la création d'une nouvelle infrastructure routière doit s'accompagner d'une politique volontariste en termes de requalification de la RD3 : création de zones de circulations apaisées de type « zone 30 » et « zone de rencontre ».

3.1.2.3 Impacts sur les modes actifs

Le PDDNB prévoit la réalisation d'aménagements réservés aux modes actifs. Dans le cadre des scénarios 2 et 3, des aménagements inter centralités urbaines sont envisagés, ainsi que la réalisation de pistes cyclables pour l'accès aux Pôle d'Echanges secondaires.

Le scénario 3 sera *a priori* le plus favorable à l'utilisation des modes actifs à la fois :

- En offrant les conditions de sécurité les plus favorables sur la RD3 et dans les zones urbanisées par le délestage du réseau routier ;

- Par la plus grande proximité entre les Pôle d'Echanges secondaires et les zones d'habitation. Des trajets plus courts sont en effet plus de nature à inciter à l'usage du vélo ou de la marche.

Pour autant, de même que pour l'usage des transports en commun, la facilitation des déplacements automobiles par la création d'un nouvel aménagement routier devrait avoir un effet fortement désincitatif à l'usage des modes actifs, même pour des déplacements de courte portée, dont les enquêtes de trafic² réalisées en 2017 ont montré qu'ils constituaient une part importante des déplacements automobiles effectués dans l'aire d'étude.

3.1.3 Impacts sur la sécurité des déplacements

Concernant la sécurité des déplacements, le diagnostic du trafic dans l'aire d'étude a mis en évidence :

- le caractère fortement accidentogène de la zone d'étude, et en particulier de la RD3 ;
- la gravité des accidents : 17% d'accidents mortels contre 5% à l'échelle de la Gironde ;
- le fait que la multiplicité des usages sur la RD3 crée les conditions de son insécurité et des taux élevés d'accidents graves.

Les effets du PDDNB sur l'accidentologie dans l'aire d'étude seront les suivants :

- le délestage de la RD3 et le projet de requalification en boulevard urbain devrait, en particulier dans les zones urbaines (78% du linéaire de la RD3 est classé « en agglomération »), diminuer les risques d'accidents par la diminution des zones de rencontre entre piétons et véhicules, et par la réduction des vitesses de circulation grâce à l'aménagement de zones 30 ;
 - ➔ *de ce point de vue, plus le délestage de la RD3 sera important, plus l'impact en termes d'amélioration de la sécurité des déplacements sera important. Le scénario 3 est donc le plus favorable.*
- D'autre part, la nouvelle voie créée proposera aux usagers empruntant ce nouvel itinéraire des conditions d'aménagement répondant aux dernières normes de sécurité routière en vigueur.

¹ Moyenne des temps de parcours aux heures de pointe du matin et du soir, en périodes estivale et scolaire.

² PDDNB, Rapport de l'étude « Déplacements et trafics routiers » - Livre 1 « Diagnostics », 2018.

3.1.4 Synthèse et conclusions

Thème	Critère	Scénario 1	Scénario 2	Scénario3
Description		Raccords RD5-RD106 et RD5-RD1250	Tracé "Pistes forestières"	Tracé "Arrières communes"
Trafic routier	Délestage de la RD3	négligeable	réduction du trafic de 15 à 25%	réduction du trafic de 25 à 35%
	Impact sur les distances parcourues	négligeable	Période estivale : réduction des distances parcourues de l'ordre de 17000 km/jour Période hivernale : augmentation des distances parcourues de l'ordre de 15500 km/jour	
	Gains de temps	+	++	+++
	réduction du trafic dans les zones résidentielles	Impacts importants à Marcheprime principalement	Impacts importants grâce au délestage de la RD3	
Impacts sur les autres modes	Impacts sur l’attractivité des Pôle d’Echanges Intermodaux du territoire	Gains de temps d'accès de 4' au P.E.I. de Biganos depuis le nord bassin Gain de temps d'accès au P.E.I. de Marcheprime négligeable	Gains de temps d'accès de 8' au P.E.I. de Biganos depuis le nord bassin Gain de temps d'accès au P.E.I. de Marcheprime de 2' à 3' depuis Lanton et Audenge	Gains de temps d'accès de 10' au P.E.I. de Biganos depuis le nord bassin Gain de temps d'accès au P.E.I de Marcheprime de 5' depuis Lanton et Audenge
	Report modal	Au travers des mesures du socle commun uniquement	Effets positifs : Mesures du socle commun + aménagement des Pôle d’Echanges secondaires (éloignement moyen des zones d'habitation) + délestage de la RD3 pour implantation d'un Transport en Commun en Site Propre sur la RD3	Effets positifs : Mesures du socle commun + aménagement des Pôle d’Echanges secondaires (éloignement faible des zones d'habitation) + important délestage de la RD3 pour implantation d’un Transport en Commun en Site Propre sur la RD3
			Point de vigilance : résorption des difficultés de circulation contreproductive vis-à-vis du report modal (Doit s’accompagner d’aménagements de zones apaisées)	Point de vigilance : résorption des difficultés de circulation contreproductive vis-à-vis du report modal (Doit s’accompagner d’aménagements de zones apaisées)
	Modes actifs	Au travers des mesures du socle commun uniquement	idem analyse sur le report modal	idem analyse sur le report modal
Sécurité des déplacements	Réduction des trafics dans les secteurs urbanisés	impacts importants à Marcheprime	réduction du trafic sur la RD3 de 15 à 25%	réduction du trafic sur la RD3 de 25 à 35%
	Réduction de l’accidentologie	Réduction modérée	Réduction significative	Réduction significative
Montant des travaux		30 M€	90 M€	100 M€

L'ambition du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin est de proposer un nouveau système des mobilités qui pourrait répondre aux objectifs retenus par les porteurs du projet suite aux ateliers d'acteurs.

L'ambition du projet est également de déterminer un système de mobilité qui puisse répondre aux besoins de déplacement actuels mais également à ceux des trente prochaines années.

Les constats issus des études de diagnostic (Opportunité, déplacements, trafics, ...) de même que ceux issus des ateliers d'acteurs de la fin d'année 2017 (Pré-concertation) mettent en avant la singularité de ce territoire en termes d'évolution démographique et d'évolution des activités. Ces évolutions témoignent de son attractivité.

Ces constats montrent également que ce territoire est polarisé en centres-bourgs, hameaux, portes d'entrée multiples et qu'il possède de nombreux pôles générateurs de déplacements (centre urbains, établissements scolaires, zones d'activité, etc.) répartis dans les 8 communes de la COBAN.

Le PDDNB dispose que l'amélioration de la mobilité ne peut se résoudre par une solution unique. C'est bien la combinaison de différents outils, de différents leviers avec un aménagement du territoire judicieux qui doit apporter des réponses variées, adaptables et mutables pour accompagner le développement de ce territoire.

Le PDDNB dispose également que l'amélioration de l'offre de mobilité passe par un rapprochement de l'offre des centres de vie, par une amélioration de son accessibilité et des vitesses commerciales puis, par une interconnexion des différents supports de mobilité adaptée.

De même, le développement des modes déplacements actifs (vélo, marche, ...) ne peut être obtenu que si les cheminements sont sécurisés et si les services associés sont suffisamment développés.

Le scénario 3 est le scénario qui répond à cette ambition :

- Il prévoit 5 carrefours de mobilité dans les centres villes et 5 pôles d'échanges secondaires situés à la frontière des secteurs urbanisés. Cette proximité les rend très accessibles aux résidents et constitue un levier pour un report modal efficace vers les transports en commun et les navettes. Inversement, la proximité des pôles secondaires des secteurs touristiques permet d'envisager un stationnement des touristes journaliers à l'extérieur des centre-bourgs et l'utilisation des navettes pour terminer leurs parcours ;
- La réalisation d'une voie nouvelle à l'arrière des secteurs urbanisés aura pour vocation de capter tous les déplacements de moyenne et longue portées. Les modélisations réalisées par EXPLAIN montrent que la RD3 perdrait 25 à 35% de son trafic actuel. Cet effet rend alors pertinent la transformation progressive de la RD3 en zone apaisée pour lui redonner sa vocation historique de desserte locale. L'apaisement de la RD3 ouvre alors l'espace public aux modes doux et actifs et sécurise leurs déplacements. Ce nouvel espace ouvert aux vélos et piétons devrait permettre la mise en service de navettes ou minibus électrique entre Lège-Cap-Ferret et Biganos par la piste cyclable (RD802) qui longe la RD3. La circulation de ces navettes en site propre dans les sections de la piste situées en agglomération devient alors compatible avec celle des vélos qui disposent également d'un nouvel espace sécurisé sur la RD3. Un fonctionnement en site propre de ces navettes sur les portions en agglomération améliorerait significativement la vitesse commerciale de l'actuelle ligne 610.
- La réalisation d'une nouvelle voie à l'arrière des secteurs urbanisés desservant les 5 pôles d'échange secondaires constitue également une opportunité pour mettre en service une nouvelle ligne de transport en commun à destination de la gare de Marcheprime. L'accessibilité

de ces 5 pôles combinée avec une nouvelle ligne performante améliorerait l'attractivité du Train Express régional pour les communes du Nord.

- Enfin, cette nouvelle voie permettrait de faciliter l'intervention des secours en cas d'intervention dans les centre-urbains ou le massif forestier. En cas d'accidents dans les centre-urbains, elle offrirait aux services de secours la possibilité de dévier les flux de circulation ailleurs que par des routes ou des chemins inadaptés.

Le scénario 2 s'apparente au scénario 3. Toutefois, l'éloignement des 3 pôles d'échange secondaires de Lanton et Audenge fragilise le système global des mobilités proposé en termes d'attractivité. L'éloignement des pôles ne favorisera pas l'abandon de l'usage de la voiture au profit des modes actifs et alternatifs (Bus, navettes).

Le scénario 1 ne répond pas aux ambitions des porteurs du projet pour ce territoire en termes de mobilité. Il constitue toutefois une réponse préférable à un « statuquo » reconnu comme étant la pire des réponses lors des ateliers d'acteurs de la fin d'année 2017.

CRITERES ENVIRONNEMENTAUX

L'objectif est d'évaluer l'impact des différents scénarios étudiés sur l'environnement, de par leur emprise, en fonction de la sensibilité des milieux traversés.

A ce stade des études, les différents scénario étudiés correspondent à des fuseaux de passage de 300 m de large environ.

Ils ont été définis en s'appuyant sur les éléments structurants du paysage (pistes forestières, lignes RTE, voiries existantes), de manière à minimiser les effets de coupure et de morcellement du massif forestier.

L'analyse comparative des scénario au regard de la sensibilité écologique des milieux traversés est réalisée par le bureau d'étude « BIOTOPE » et fait l'objet d'un rapport spécifique.

La richesse des milieux naturels de l'aire d'étude se traduit par une densité importante de zonages d'inventaires et règlementaires, de nombreuses lagunes, un réseau hydrographique dense, des landes humides, de nombreuses espèces de faune et de flore patrimoniales connues, de nombreux cœurs de biodiversité et des corridors écologiques.

Les analyses réalisées par les acteurs lors des ateliers thématiques de fin 2017 ont confirmé qu'il était nécessaire de privilégier, dans le cas de nouvelles infrastructures, des passages empruntant des fuseaux déjà existants : routes, pistes forestières, chemins, lignes RTE, etc. de façon à préserver les milieux naturels et le massif forestier.

Les études réalisées par Biotope montrent que les secteurs constituant les plus forts enjeux écologiques se concentrent majoritairement sur la frange littorale Nord-Est du Bassin d'Arcachon. En effet, ce secteur concentre la majorité des zonages du patrimoine naturel (Sites Natura 2000, zones humides, sites du Conservatoire du Littoral, ZNIEF).

D'autres zones à enjeux ont également été identifiées à l'intérieur des terres notamment sur le réseau hydrographique et essentiellement au niveau des embouchures avec le Bassin d'Arcachon :

- Ruisseau de Cirès entre Andernos-les-Bains et Arès
- Domaine de Certes-Graveyron avec le ruisseau de Lanton, ruisseau du Milieu et ruisseau de Passaduy. Ce secteur à enjeu étant celui rentrant le plus à l'intérieur des terres
- Ruisseau de Lacanau (et ses affluents)

Il ressort des analyses réalisées que le scénario qui préserve au mieux les milieux naturels est le scénario n°1.

Elles confirment que les scénarios (Scénarios 2 et 3) proposant de nouvelles infrastructures seraient les plus impactant pour le milieu naturel. On note toutefois que :

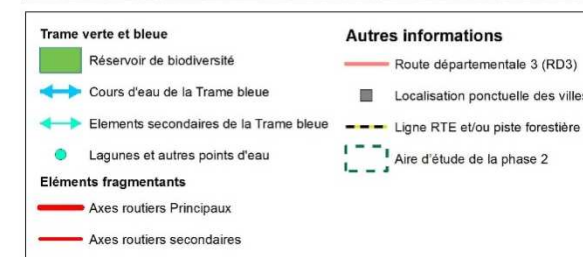
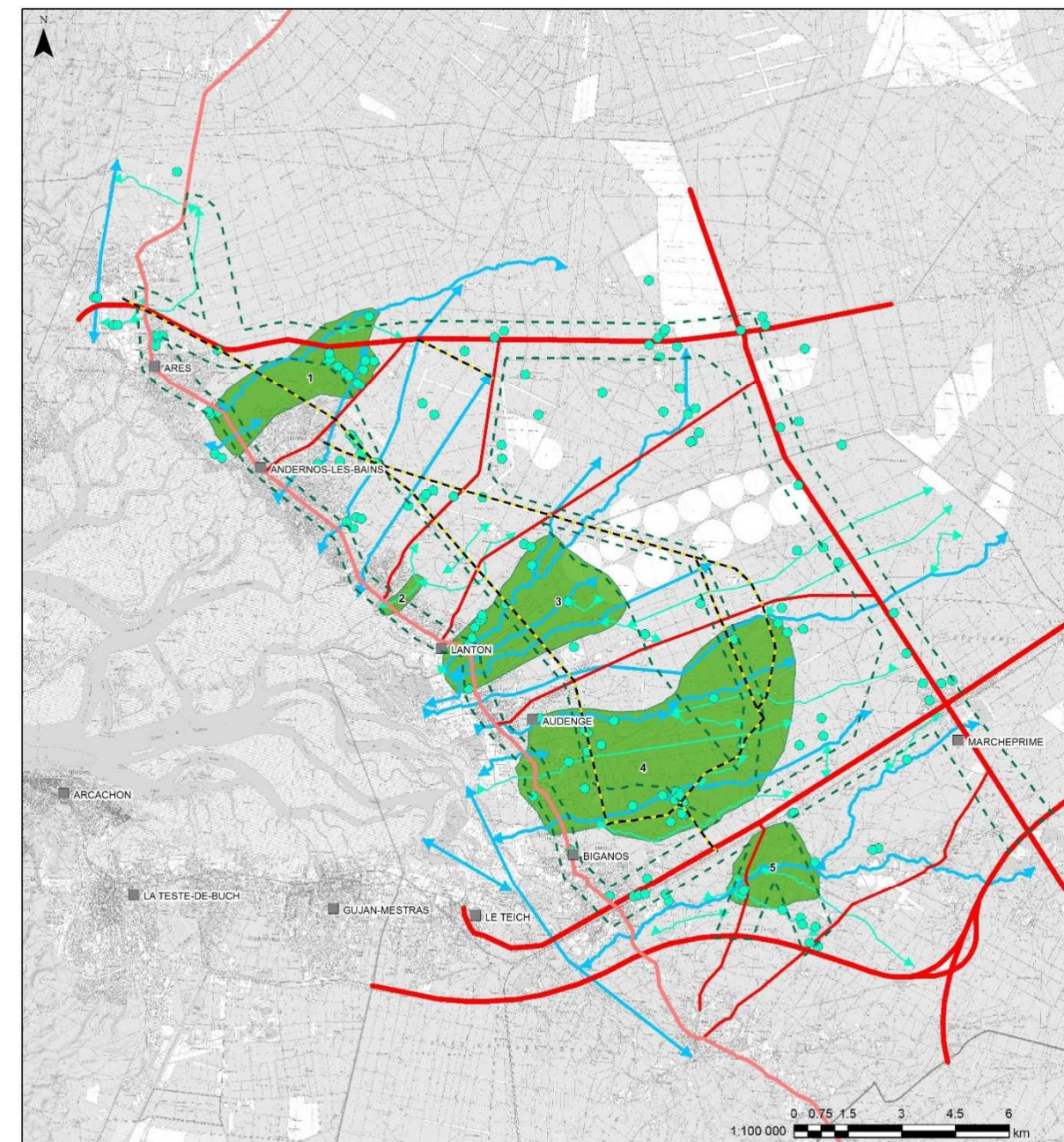
- l'éloignement du scénario 2 par rapport au littoral constitue un avantage par rapport au scénario n°3 car les cœurs de biodiversité sont plus importants en se rapprochant du littoral ;
- les scénarios 2 et 3 sont les plus efficaces pour réduire le trafic de la RD3 source de pollutions multiples sur la frange littorale (Pollution des milieux naturels par les hydrocarbures, pollution de l'air, pollution sonore, visuelle, ...) ;
- les scénarios 2 et 3 répondent à l'exigence minimum en termes de préservation des milieux naturels consistant à mobiliser en priorité des fuseaux déjà anthropisés (Routes existantes, pistes forestières, chemins, lignes RTE, ...) ;

Enfin, malgré le constat que les extensions d'urbanisation sont extrêmement contraintes par les lois « littoral et Alur » auxquelles les plans locaux d'urbanisme sont désormais soumis, si on considère qu'une nouvelle voie contribuerait à cette extension, le scénario 3 pourrait être considéré comme le plus adapté étant placé à la frontière des limites urbaines.



Département de la Gironde Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin – Phase 2

Trame verte et bleue de la phase 2



© 2017 - 03 - Département de la Gironde - Direction des Infrastructures
Sources : ©Département de la Gironde, ©IGN SCAN25 (2017), Biotope (2017) - Cartographie: Biotope (2017)

Pour les critères liés au milieu physique, aux risques majeurs, au paysage, au patrimoine et à l'urbanisation, il conviendra de tenir compte des enjeux et prescriptions issus du diagnostic, quel que soit le scénario étudié (scénario 2 et 3). Leurs impacts seront en effet comparables.

➤ Milieu physique et risques naturels

Pour les scénarios 2 et 3, les enjeux dont le projet devra plus particulièrement tenir compte sont liés :

- à la conception des ouvrages en terre et des ouvrages d'art, qui devront permettre de limiter les mouvements de terres et tenir compte de la présence de la nappe phréatique à faible profondeur,
- au franchissement des canaux et des crastes dont les écoulements et la qualité des eaux devront être préservés ;
- aux enjeux hydrauliques et au contexte d'inondabilité du secteur d'étude.

Ainsi, il sera préconisé de :

- Mettre en place un système d'assainissement routier permettant une gestion de la pollution chronique, de pointe et accidentelle, en assurant la collecte et le traitement des eaux pluviales issues de la plateforme routière.
- Maîtriser les effets de l'imperméabilisation, en assurant le stockage et le tamponnement des eaux pluviales issues de la plateforme routière avant rejet à débit limité vers le milieu naturel, et en assurant le rétablissement des écoulements naturels :
 - Privilégier les techniques alternatives qui gèrent les eaux " à la source " par infiltration dès lors qu'elles sont envisageables (en fonction du niveau et de la vulnérabilité de la nappe phréatique) ;
 - Limiter le débit de fuite maximal à 3L/s/ha ;
 - Dimensionner les ouvrages de stockage pour une pluie d'un temps de retour de 10 ans ;
 - Assurer la continuité des écoulements des cours d'eau franchis, maintenir leur fonctionnalité écologique, ne pas gêner leur entretien ;
 - Favoriser la rétention des eaux pluviales en amont afin de limiter les apports vers les zones urbanisées en aval.
- Rétablir le réseau de desserte et d'assainissement des parcelles forestières selon les préconisations de la DFCI de Gironde, en maintenant la double vocation des pistes forestières et des voies de servitudes (sécurité du massif et gestion forestière), et en tenant compte des dispositions du SAGE (approche intégrée à l'échelle des bassins versants).
- Dimensionner les ouvrages hydrauliques de manière à assurer la transparence hydraulique et à maintenir la fonctionnalité écologique des cours d'eau franchis :
 - Privilégier les ouvrages n'ayant pas d'impact sur le lit mineur des cours d'eau franchis (portique ouvert).
 - Pour les ouvrages de type Passage Inférieur en Cadre Fermé (PICF), enfouir le radier à 30 ou 40 cm sous le lit pour prévenir les risques d'érosion et assurer la continuité sédimentaire et piscicole des cours d'eau franchis ;

- Les ouvrages devront par ailleurs permettre le passage de la faune terrestre pour rétablir les corridors de déplacement de la petite faune, et notamment des espèces protégées (Vison d'Europe/Loutre).
- Tenir compte des règles d'entretien et de restauration des cours d'eau et des fossés, intégrant les enjeux hydrauliques, hydro-morphologique et de biodiversité liés à ce réseau hydrographique :
 - Maintenir ou restaurer la ripisylve,
 - Réaliser préférentiellement les travaux d'août à octobre pour respecter les périodes de reproduction des espèces aquatiques et hors période végétative pour la ripisylve.
 - Favoriser les techniques végétales de stabilisation des berges.
 - Eviter les pins et privilégier les feuillus adaptés (essences locales : chênes, aulnes, bouleaux, saules, etc...) en particulier pour la stabilité des berges.
 - Favoriser la végétation arbustive côté sud pour favoriser l'ombrage et ceci tout particulièrement sur les crastes colonisées par des espèces invasives.
 - Tenir compte du tracé du lit et des berges et respecter les profils hydrauliques des cours d'eau pour ne pas déstabiliser les fonds et les berges, ne pas assécher les zones humides, les lagunes et déchausser les ponts existants.
 - Privilégier les interventions d'entretien des fossés à l'étiage pour éviter la mise en suspension de sable et donc l'ensablement à l'exutoire.
 - Eviter la dissémination et la propagation d'espèces invasives et notamment pendant les phases de travaux.

➤ Paysage et urbanisme

Afin de favoriser l'intégration paysagère et écologique du projet (scénario 2 et 3), les enjeux seront de :

- Préserver les abords de la future voie contre l'urbanisation commerciale banalisante,
- Privilégier un aménagement de type « parkway forestier », à l'instar de la RD215 en entrée d'Andernos, avec de larges abords boisés permettant de réduire les effets de coupures et de fractionnement des milieux.
- Mettre en valeur les entrées de ville depuis cette nouvelle voie, en favorisant l'intermodalité.

Ainsi, il sera préconisé de :

- Définir une zone tampon inconstructible de l'ordre de 150 mètres de large minimum à l'ouest de la voie pour éviter un effet vitrine et les risques d'une urbanisation diffuse associée. Afin d'éviter toute spéculation foncière sur les espaces d'accompagnement de la future voie de contournement et de pérenniser cette continuité paysagère et écologique, les collectivités territoriales concernées par le projet routier devront étudier la faisabilité d'une maîtrise foncière des espaces inscrits dans la bande de 150 mètres. Par ailleurs, afin de privilégier une gestion « in situ » et à l'échelle intercommunale des impacts du projet, les aménagements et modalités de gestion des espaces inscrits dans la bande de 150 mètres devront contribuer prioritairement à supprimer, réduire, voire compenser les impacts du projet de route-parc sur la biodiversité, les continuités écologiques, les zones humides, les paysages, l'eau, les activités sylvicoles, le cadre de vie.

- À l'Est de la voie au sein des espaces d'équilibre agro-sylvicole, toute forme d'urbanisation sera interdite, à l'exception des installations, équipements et aménagements nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif ainsi que les installations à caractère agro-sylvicole abordées pour le cas spécifique des communes littorales. Ces occupations du sol éventuellement autorisées devront néanmoins respecter une zone tampon inconstructible de 300 mètres minimum, sauf nécessité impérieuse pour les services publics exigeant la proximité immédiate de l'infrastructure routière. Les PLU devront inscrire ces espaces en zone naturelle et inscrire les ensembles boisés en Espaces Boisés Classés.
- A terme, seuls les aménagements suivants seront susceptibles d'être accueillis dans ces zones tampon inconstructibles : aménagement de circulations douces, installations et équipements DFCl, gestion des eaux pluviales et découplage hydraulique des espaces situés en amont, aménagements en faveur de la préservation et de la restauration des continuités écologiques terrestres et aquatiques.

Pour le scénario 3, le plus proche de la frange urbanisée, une attention particulière devra être portée au respect de ces prescriptions. Il présente en effet un plus fort risque vis-à-vis du développement de l'urbanisation et de l'atteinte au cadre de vie des riverains de la future infrastructure. Il est en revanche le plus efficace pour délester la RD3 de son trafic actuel et sera ainsi le plus à même d'améliorer le cadre de vie des riverains de la RD3 actuelle, où se concentrent les plus fortes densités de population.

CRITERES SOCIO-ECONOMIQUE

Les effets socio-économiques des différents scénarios peuvent s'évaluer selon les critères suivants :

- Amélioration de la sécurité des déplacements :
 - Le scénario 1 n'apportant pas de modifications significatives du système des mobilités existantes ne corrigera pas l'accidentologie routière, les conflits d'usages sur la RD3, l'usage d'itinéraires alternatifs traversant des lotissements et les conditions d'intervention des secours ;
 - Le scénario 3 étant le plus efficace en termes d'apaisement de la RD3 et de reports modaux sera le plus performant pour le critère sécurité ;
- Attractivité du territoire (emploi, tourisme, ...) et milieux humains :
 - L'analyse de ce critère est équivalente au précédent. L'amélioration du système des mobilités conditionne l'attractivité d'un territoire. En effet, on peut également souligner l'intérêt de transports en commun et de transports de proximité efficaces pour les personnes âgées, les étudiants, les personnes en insertion sociale, les personnes en recherche d'emploi, les personnes à mobilité réduite et les touristes ;
 - On peut également noter que l'apaisement de la RD3 et la réduction de son trafic contribuera à une amélioration du cadre de vie : diminution de la pollution sonore, visuelle, ... ;
 - Le scénario 3 semble donc être également le plus performant concernant l'attractivité du territoire ;
- Amélioration des temps de déplacement :
 - Accessibilité de la gare de Biganos pour les communes du Nord (Lège-Cap-Ferret, Arès et Andernos) : le scénario 3 permet un gain estimé à 11', le scénario 2 un gain estimé à 8' et le scénario 1, un gain estimé à 3' ;
 - Accessibilité de la gare de Marcheprime pour les communes du Nord (Lège-Cap-Ferret, Arès et Andernos) : les gains estimés pour les 3 scénarios ne sont pas significatifs et équivalents ;

- Accessibilité de la gare de Marcheprime pour les communes du centre (Audenge et Lanton) : le scénario 3 permet un gain estimé à 4'. Pour les 2 autres scénarios, les gains ne sont pas significatifs ;
 - Accessibilité de l'aire de Querquillas : on mesure les mêmes effets que précédemment. Le scénario n°3, le plus proche des centres urbains est le plus efficace pour améliorer les temps de déplacement ;
 - Accessibilité de la métropole Bordelaise (Nord ou Sud) : on ne mesure pas de différences significatives entre les 3 scénarios. Ils améliorent tous les temps de déplacement de l'ordre de 5 à 10' selon les communes d'origine ;
 - Déplacements Nord ⇔ sud : Dans ce cas également, les gains obtenus sont proportionnels à la distance parcourue. Ainsi, le scénario 3 le plus direct, permet les gains les plus importants ;
- Activité économique :
 - Le scénario 3, à travers son efficacité sur la mobilité et sa proximité des différents pôles générateurs de déplacement serait également le plus efficace pour l'activité économique en apportant des réponses adaptées à la gestion flux propres à cette activité : flux de marchandises et de biens, flux domicile-travail et flux professionnels ;

4 SYNTHESE DE L'ANALYSE COMPARATIVE

En matière de mobilité, la comparaison des 5 principaux objectifs recherchés figure dans le tableau ci-dessous.

	Scénario n°1	Scénario n°2	Scénario n°3
Faire évoluer le système global des mobilités			
Améliorer l'attractivité des transports collectifs	-	+	++
Développer les reports d'usage de la voiture vers d'autres modes de déplacement	-	+/-	++
Faciliter et sécuriser la pratique du vélo et de la marche	+/-	+	++
Participer au développement apaisé des territoires et de la RD3	-	+	++
Favoriser la mise en œuvre des objectifs des 2 schémas de la COBAN	-	+	++

Dans le cadre de l'analyse des scénarios, il est également important de les comparer selon l'ensemble des enjeux, dont les analyses comparatives sont détaillées dans les rapports d'études et décrites de manière synthétique dans les paragraphes qui précèdent.

	Scénario n°1	Scénario n°2	Scénario n°3
Préserver les milieux naturels			
Impacts surfaciques sur les habitats (Naturels et espèces) à forts enjeux	++	-	--
Impacts surfaciques sur les réservoirs de biodiversité	++	-	--
Interception de cours d'eau (Ruptures des continuités écologiques)	++	-	-
Effets sur l'occupation des sols et les milieux forestiers			
Milieux agricoles	+/-	--	-
Milieux forestiers	+/-	-	-
Effets sur les autres facteurs environnementaux			
Risques majeurs	-	+	+
Paysage et patrimoine	+	+/-	+/-
Cadre de vie des riverains	-	+	+
Effets socio-économiques			
Coût d'investissement des scénarios	++	-	-
Amélioration de la sécurité des déplacements	+/-	+	++
Attractivité du territoire (emploi, tourisme, ...) et milieux humains	-	+	++
Amélioration des temps de déplacement	-	+	++
Activité économique	=	+	++

Sa mise en œuvre devra s'accompagner d'un certain nombre d'engagements de la part des collectivités porteuses du projet de déplacements durables du Nord Bassin, et notamment vis-à-vis de la mise en place du système des mobilités dans sa globalité, et de la prise en compte des enjeux liés aux milieux physiques et naturels et au développement de l'urbanisation.

LES ENGAGEMENTS DES COLLECTIVITES PORTEUSES DU PROJET DE DEPLACEMENTS DURABLES DU NORD BASSIN

Le projet de déplacements durables du nord bassin est porté collectivement par l'ensemble des collectivités compétentes en matière de mobilité : Département de la Gironde, COBAN, Région Nouvelle-Aquitaine, SYBARVAL, les 8 communes du territoire.

Chacune des collectivités s'engage, à travers ce projet, à **mettre en cohérence les unes avec les autres les différentes démarches engagées sur les thématiques liées aux mobilités**, et à **mettre en œuvre les orientations définies par l'ensemble des acteurs du territoire dans le cadre du projet de déplacements durables du nord bassin**.

La COBAN, par l'intermédiaire de ses Schémas des Mobilités et des Modes doux, fait du développement des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle un axe majeur de sa politique de mobilité.

L'intercommunalité poursuit le même objectif d'amélioration du fonctionnement du système global de déplacement sur le nord bassin.

Le SYBARVAL est, quant à lui, compétent pour l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale à l'échelle du bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre. Le SCOT est un outil d'aménagement du territoire pour le développement équilibré du territoire permettant l'accueil de populations et d'activités économiques tout en préservant les espaces naturels, agricoles et forestiers. Ce schéma articule l'offre en logements, commerces et services autour des transports en commun et modes actifs présents ou à venir sur le territoire. Le SYBARVAL est également compétent pour l'élaboration du Plan Climat Air Énergie du territoire et vise à diversifier les modes de déplacements des habitants et usagers du territoire par la coordination de l'offre de mobilité, le développement de la pratique du vélo et l'incitation à l'émergence de plans de mobilité publics et privés.

La mise en œuvre du PDDNB, selon un scénario restant à déterminer par le processus de concertation publique, constitue une condition essentielle à l'efficacité d'une majorité d'actions décidées au travers du programme d'actions issues des schémas.

Ces 2 démarches (les schémas et le PDDNB) sont complémentaires et doivent être articulées pour que les bénéfices de mobilité qu'elles entraînent soient effectifs et pertinents.

Ainsi, la COBAN s'engage dans la mise en œuvre de son programme d'actions, devant le besoin et les attentes fortes des populations (habitants, travailleurs, excursionnistes) en matière d'amélioration des conditions de déplacements.

Apaisement des centres bourgs, renforcement des transports en commun et réduction du trafic routier sur les axes les plus empruntés sont autant d'éléments interdépendants du système global des mobilités. Il s'agit donc pour chaque collectivité partenaire d'élaborer et de mettre en œuvre ses différents projets en veillant à ce qu'ils s'insèrent de manière cohérente et complémentaire dans le projet d'ensemble. Le succès de chacun de ces projets est lié à la réalisation des autres, et leur efficacité dépend de la capacité du territoire à faire naître des synergies.

L'objectif d'une telle démarche est bien de permettre l'émergence d'un système des mobilités global cohérent et performant à l'échelle du nord bassin d'Arcachon.

LE CAHIER DES CHARGES RELATIF AUX MILIEUX NATURELS

Les porteurs du projet s'engagent à :

- Respecter les obligations réglementaires et les dispositions du code de l'environnement ;
- Respecter la séquence « éviter, réduire, compenser » ;
- Associer les acteurs de l'environnement et les acteurs publics dans l'exercice de la séquence « éviter, réduire, compenser » ;
- Adopter toutes mesures efficaces permettant d'éviter puis réduire des impacts ;
- Sanctuariser, protéger et gérer des espaces naturels en favorisant leur intégration dans des zonages du type « Espace Naturel Sensible » ...

LE CAHIER DES CHARGES RELATIF A L'URBANISATION

Par l'intermédiaire de leurs plans locaux d'urbanisme, les communes disposent des outils pour maîtriser le développement urbain et définir les espaces à protéger, à urbaniser, à aménager. Chaque document d'urbanisme (y compris le schéma de cohérence territoriale) s'inscrit dans la loi Littoral qui limite les extensions d'urbanisation et respecte le code de l'urbanisme qui précise que l'aménagement urbain doit s'articuler avec les offres de mobilité.

Par ailleurs, la population est invitée à participer à l'élaboration de chaque PLU et peut contribuer à sa construction.

Enfin, la loi Littoral intègre dans ses modalités d'application le fait que toute extension de l'urbanisation se réalise en continuité avec les agglomérations et villages existants. Ainsi, la création d'une nouvelle infrastructure routière fixerait de fait une limite d'urbanisation et rien ne se ferait à l'extérieur de cette voie.

L'exemple contraire d'A660 tenait jusqu'aux derniers avis du Préfet qui, désormais, refuse toute extension au sud de l'autoroute sur la COBAS.