

	<p>Ateliers groupes communaux (Phase 4 – Octobre 2019)</p> <p><b>Mios</b></p> <p><b>30 septembre 2019</b></p>	
---	---	---

## Compte Rendu – Groupe Communal Mios : Lundi 30 septembre 2019

### **1. Contexte et objectif de la réunion**

- **Contexte de la réunion** : Quatrième session du Groupe Communal de Mios, organisée dans le cadre de la concertation continue sur le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d’Arcachon (PDDNB)
- **Date, heure, lieu** : Lundi 30 septembre 2019, 18h à 20h, Salle de réunion du Conseil Municipal à Mios
- **Objectifs** :
  - Poursuivre le travail initié lors des trois premières sessions (février, mars et juin) avec le groupe communal de Mios
  - Mener une réflexion sur la notion d’apaisement de la RD3 :
    - En s’appuyant en premier lieu sur l’expertise d’usage des participants dans leur pratique de la RD3 et leur perception d’une RD3 apaisée (comment est pratiquée la RD3 aujourd’hui ? Que signifie une RD3 apaisée pour eux ?) ;
    - Afin de s’interroger collectivement, par la suite, sur les aménagements envisageables et acceptables pour aller vers une RD3 (un cahier d’images)
- **Modalités d’encadrement de la réunion** :
  - Réunion animée par Xavier PINEAU de Neorama, assistant à maîtrise d’ouvrage du Département de la Gironde ;
  - Présence de l’équipe projet : Alain LEDUC, Chef de projet PDDNB et François TIGNOL, Département de la Gironde.

### **2. Participants**

**5 personnes** ont signé la liste d’émargement :

A - Maitres d'ouvrages

- o SOUBIRAN Bernard, Conseiller Municipal, Mios
- o TONNELLE Christian, responsable pôle Aménagement, Mios
- o PRUNIER Stéphane, DGA Développement et cadre de vie, COBAN
- o TOUZAA Baptiste, chargé de mission mobilité actives, COBAN

B - Milieux forestiers

/

C - Propriétaires fonciers, quartiers proches, ...

/

D - Riverains et usagers de la RD3

/

E - Acteurs économiques

/

F - Secours sécurité

/

G - Associations locales

- o PAPON Jean-Michel, Betey Environnement

### 3. **Déroulé de la réunion**

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

#### 1.1 **Présentation introductive**

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

- Introduction de Xavier PINEAU : présentation **du contexte et de l'objectif général** de l'atelier
- Rappel de l'engagement pris sur l'apaisement de la RD3 (objet de l'étude en cours menée par l'A'URBA) et des enjeux liés par Xavier Pineau
- Présentation des **objectifs spécifiques** de l'atelier, de la **méthode de travail en groupe** et des **supports mobilisés** par Xavier Pineau

*Note.* L'intégralité de la présentation introductive du Conseil Départemental de la Gironde et du cabinet Neorama est disponible sur la page internet du Département : <https://www.gironde.fr/grands-projets/projet-de-deplacements-durables-du-nord-bassin>

#### 1.1 **Temps de questions/réponses**

L'équipe d'animation rappelle les enjeux de la concertation continue qui se matérialise par les 4 sessions d'ateliers organisés en 2019

Un participant, M. Papon, souligne la nécessité de s'appuyer sur des données socio-économiques récentes ainsi que sur les flux car ce sont ces données qui vont conditionner les réponses à apporter pour faire évoluer le système des mobilités

Un autre participant développe le cas particulier de Mios sur lequel sont observés des flux importants - notamment poids lourds - du fait notamment de la présence de l'usine Smurfit et de sa proximité de l'autoroute

Un participant rappelle le rôle du SCOT - dont l'élaboration est en cours - dans la planification et l'organisation de la mobilité et s'interroge sur les échéances des différents travaux menés sur cette thématique.

#### 1.2 **Travail en tables rondes - Méthodologie de travail**

- o **Format de travail : Table ronde** (1 table de travail).
- o **Objectif** : Mener une réflexion sur la notion d'apaisement de la RD3 :
  - En s'appuyant en premier lieu sur l'expertise d'usage des participants dans leur pratique de la RD3 et leur perception d'une RD3 apaisée (comment est pratiquée la RD3 aujourd'hui ? Que signifie une RD3 apaisée pour eux ?)
  - Afin de s'interroger collectivement, par la suite, sur les aménagements envisageables et acceptables pour aller vers une RD3 apaisée (via un cahier d'images)
- **Méthode de travail** : il a été proposé aux participants de procéder à un travail en 2 temps :
  - **Temps 1** : Les participants ont réfléchi à la notion d'apaisement de la RD3 en se mettant à la place de différents usagers de la RD3 dans le cadre d'un jeu de rôle avec mise en situation (chaque carte

présentant un personnage, un mode de déplacement, un objectif de déplacement)

Une fiche A3 avec un nuage de mots proposant des idées reliées à la notion d'apaisement de la RD3 était présentée sur les tables. Une fiche distribuée à chaque participant permettait d'accompagner leurs réflexions et de les consigner par écrit.

- **Temps 2** : sur cette base, les participants étaient invités à mettre en image leurs attentes et leurs visions d'un apaisement de la RD3 à travers un cahier d'images représentant des exemples d'aménagement regroupés par thèmes (cheminement piéton, cheminement des cyclistes, cheminement transports en commun, zones de rencontre, réduction de la vitesse, espace public). Les participants pouvaient commenter ces images, les noter en fonction de leur pertinence et mettre en parallèle avec des exemples d'aménagement déjà réalisés sur le territoire de la COBAN correspondant à leurs attentes.

Enfin, un schéma « virtuel » d'un axe routier proposé aux participants leur permettait de dessiner l'aménagement type qui pourrait correspondre à leur vision de la RD3 apaisée (en s'appuyant sur le cahier d'images).

## **2. Compte-rendu des échanges**

### **2.1 Temps 1 : Enjeux et conditions d'un apaisement de la RD3 pour les habitants de Mios**

Les participants ont beaucoup échangé mais ne se sont pas placés "dans la peau" du personnage proposé. Toutefois, de nombreux échanges ont eu lieu permettant de faire ressortir les points suivants comme des conditions de l'apaisement de la RD3 :

- **la réduction du nombre de véhicules sur la RD3 et des nuisances associées (bruit, air,...) impliquant de rendre plus attractifs les autres modes de transports** (transport en commun, vélos, 2 roues)

Les participants précisent cette idée en indiquant que dans le cas de la ville de Mios située à un carrefour de 2 axes majeurs (RD3 et RD216), un contournement routier apparaît pour les participants comme un préalable pour réduire le nombre de véhicules.

Les participants ont souligné également la problématique de la circulation de transit des poids lourds sur la commune notamment due à l'exploitation forestière et à la proximité du nord des Landes. Ils ont mentionné particulièrement la desserte de Smurfit Kappa Cellulose du pin à Biganos.

- **un intérêt pour le cadre de vie** avec une volonté affirmée de redynamiser le cœur de la ville en favorisant les déplacements piétons et en diminuant le trafic automobile.

De façon générale, les participants ont insisté sur la nécessité de bien **maîtriser les différents flux de circulation** (motifs et modes de déplacement, distances, ...).

### **2.2 Temps 2 : Analyse par les participants d'un cahier d'images**

*Les retours des participants sur le cahier d'images sont présentés en annexe 1.*

Dans le cadre de discussions et en réaction au cahier d'images, les participants ont évoqué plusieurs solutions techniques pour aller vers une RD3 plus apaisée :

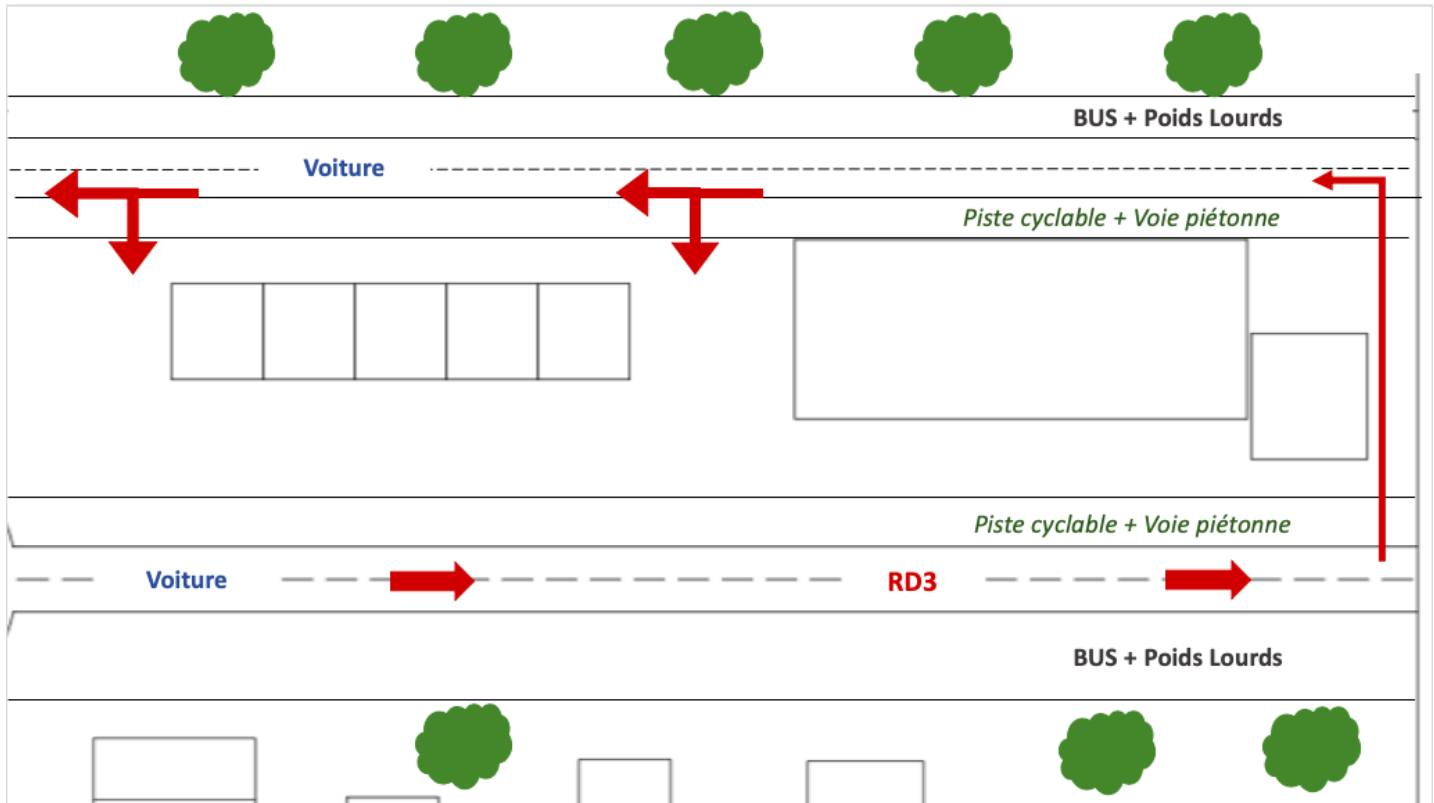
- **Concernant la circulation automobile :**
  - o Afin de dévier les poids lourds, les participants souhaitent notamment interdire leur circulation dans Mios à l'image d'autres villages où les plus de 10 tonnes sont interdits, avec une signalisation à adapter. Le problème du positionnement du péage à LIPOSTEY qui inciterait les usagers à sortir à Mios pour l'éviter a été évoqué ;
  - o Les participants souhaitent dévier les automobilistes hors des centres-bourgs en limitant l'accès des voitures individuelles avec des bornes et en mettant à disposition des parkings pour accéder à pied au centre-bourg ;
  - o Pour favoriser les itinéraires évitant Mios, ils proposent d'adapter la signalisation directionnelle.
  
- **Concernant les transports en commun :**
  - o Cette solution passe par la proposition de transports en commun plus accessibles et plus proches des habitants ;
  - o Les participants souhaitent développer des espaces dédiés à la circulation des transports en commun (circulation en site propre, voie dédiée) ;
  - o Au niveau des gares, les participants proposent de favoriser l'accessibilité à la gare de Marcheprime et Biganos et d'adapter le cadencement des trains aux usages. De plus, il faudrait favoriser l'intermodalité, en permettant notamment l'accueil des vélos avec des espaces sécurisés mais aussi la location de voitures électriques, etc. ;
  - o Afin de favoriser d'autres formes de mobilité, ils préconisent le développement d'aires de rabattement vers les autres modes de déplacement et les aires de covoiturage.
  
- **Concernant les modes actifs :**
  - o Dans cette optique, les participants préconisent la réduction de la vitesse des automobilistes ;
  - o Le centre-bourg devrait prioritairement être réservé aux circulations douces et aux transports en commun (et exclure la circulation automobile via des bornes).
  
- **Concernant la sécurité et le confort des différents usagers :**
  - o Les participants souhaitent éviter les solutions dénivelées et dos d'ânes notamment en centre-ville pour éviter les nuisances et améliorer le confort lors de la circulation sur la voie ;
  - o Ils préconisent de privilégier des "solutions à plat" et les chicanes pour résoudre les problématiques de vitesse ;
  - o Parmi les solutions techniques existantes pouvant servir de "modèle", les participants ont cité le projet de navette autonome pour relier le CEA à la gare de Marcheprime

### 2.3 Solutions graphiques proposées par les participants

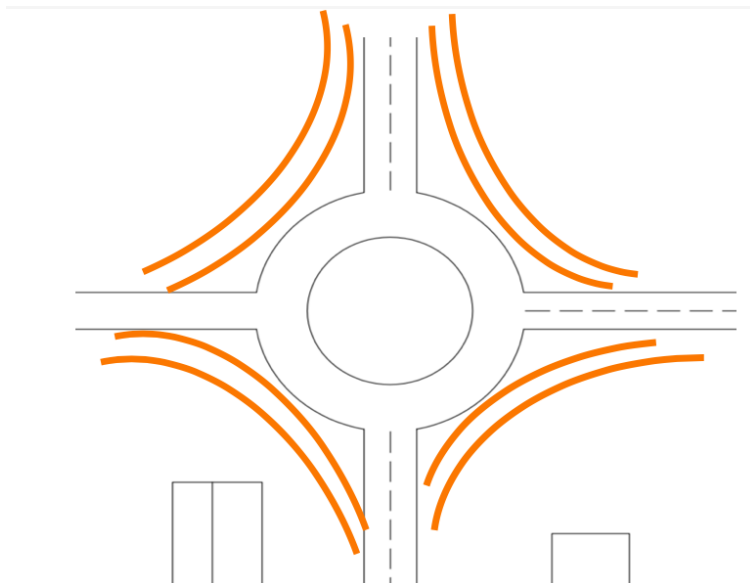
Deux dessins ont été proposés par un participant :

- un fonctionnement en boucle (Voir plan 1) avec utilisation de la RD3 pour un sens de circulation et de la piste cyclable actuelle pour le sens retour.

L'objectif poursuivi était d'améliorer l'attractivité des transports en commun en leur proposant un espace de circulation dédié. Le plan proposait quant à lui un espace dédié également pour les voitures et les modes actifs (piétons, vélo).






- des voies de délestage ou bretelles de liaison sur les giratoires (Voir plan 2)



## 4. Annexes

**Annexe 1 : Retours des participants sur le cahier d'images** (Résultats sur 3 cahiers d'images rendus).

Sur les solutions techniques proposées dans le cahier d'images, les participants ont réagi en privilégiant certaines illustrations et en rejetant d'autres jugées comme non adaptées.

				Commentaires des participants
<b>1- Favoriser le cheminement piéton</b>				
Illustration 1-A			1	
Illustration 1-B			2	
Illustration 1-C	2			
Illustration 1-D	1		1	
<b>2- Favoriser le cheminement des cyclistes</b>				
Illustration 2-A			2	
Illustration 2-B	1		1	
Illustration 2-C	2	1		
Illustration 2-D	2			
<b>3- Favoriser le cheminement des transports en commun</b>				
Illustration 3-A	1			
Illustration 3-B	1	1		
Illustration 3-C	2			
Illustration 3-D		1		
Illustration 3-E	1			
<b>4- Favoriser les modes alternatifs (piétons, vélos) par la création de Zone de rencontre, Zone quartier apaisé, Zone 30</b>				
Illustration 4-A	2			Si fermé à la circulation sauf riverains
Illustration 4-B	1	1		Si fermé à la circulation sauf riverains
Illustration 4-C	1	1		
Illustration 4-D		1	1	
<b>5- Faciliter la réduction de vitesse (chicanes, écluses, plateaux)</b>				
Illustration 5-A	2	1		
Illustration 5-B	1	1		
Illustration 5-C	1		1	
<b>6- Requalification de l'espace public</b>				
Illustration 6-A	1	1		
Illustration 6-B	1	1		
Illustration 6-C	1	1		
Illustration 6-D	2			
<b>7- Requalification de l'espace public pour la vie locale</b>				
Illustration 7-A	3			
Illustration 7-B	2			
Illustration 7-C	1	1		
Illustration 7-D	2			