

	<p style="text-align: center;">Ateliers groupes communaux (Phase 4 – Octobre 2019)</p> <p style="text-align: center;">Arès</p> <p style="text-align: center;">1^{er} octobre 2019</p>	
---	---	---

Compte Rendu – Groupe Communal Arès : Mardi 1^{er} octobre 2019

1. Contexte et objectif de la réunion

- **Contexte de la réunion** : Quatrième session du Groupe Communal d'Arès, organisée dans le cadre de la concertation continue sur le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon (PDDNB)
- **Date, heure, lieu** : Mardi 1^{er} octobre 2019, 18h à 20h, Salle de réunion à la salle d'exposition à Arès
- **Objectifs** :
 - Poursuivre le travail initié lors des trois premières sessions (février, mars et juin) avec le groupe communal d'Arès
 - 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 (un cahier d'images)
- **Modalités d'encadrement de la réunion** :
 - Réunion animée par Isolde RIVAS de Neorama, assistant à maîtrise d'ouvrage du Département de la Gironde
 - Présence de l'équipe projet : François TIGNOL, Clémence OLLIVIER et Florent GESTIN, Département de la Gironde

2. Participants

14 personnes ont signé la liste d'émargement :

- A - Maitres d'ouvrages
 - o PERRIERE Jean-Guy, maire d'Arès
 - o SOURNET Jean-Pierre, Adjoint Mairie d'Arès
 - o TOUZAA Baptiste, chargé de mission mobilité actives, Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord
- B - Milieux forestiers
 - o ALBERT Jean-Claude, Syndicat des sylviculteurs Sud-Ouest
 - o HOSTAINS Francis, ACCA Arès
 - o GANNY Thierry, ACCA Arès
- C - Propriétaires fonciers, quartiers proches, ...
- D - Riverains et usagers de la RD3
 - o VENDAT Catherine, habitante d'Arès
 - o GRANDCOING Jérôme, habitant d'Arès
 - o GRANDCOING Eric, habitant d'Arès

- o CABARROU Alain, habitant d'Arès
- o DESPOUYS Jean-Marc, habitant d'Arès
- o MARTIGNY Fabrice, habitant d'Arès

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 introductory

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 Clémence OLLIVIER : 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 Clémence OLLIVIER
- Rappel sur les **parts modales de déplacements** à l'échelle de la COBAN (données tirées de l'enquête 2018) par Florent GESTIN
- Présentation des **objectifs spécifiques** de l'atelier, de la **méthode de travail en groupe** et des **supports mobilisés** par Isolde RIVAS.

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

1.2 Temps de questions/réponses

Concernant les modalités d'apaisement de la RD3, **une des participantes** attire l'attention sur la nécessité de ne pas reporter les voitures sur des voies parallèles traversant des zones résidentielles pour éviter des nouvelles nuisances.

Une autre participante interroge le Département sur l'intérêt de poursuivre les rencontres sous forme d'ateliers dans la mesure où beaucoup d'idées ont déjà été capitalisées au cours des réunions précédentes.

L'équipe d'animation indique qu'à ce jour, il n'y a pas de solution arrêtée et que l'apaisement de la RD3 est une thématique importante qui figure parmi les engagements des collectivités qui porte le projet et qui n'a pas été soumise à discussion jusqu'alors.

Un participant insiste sur la nécessité de préserver les coeurs de ville présentant un projet de circulation qui ensuite détaillé à l'une des tables au cours de l'atelier.

1.3 Travail en tables rondes - Méthodologie de travail

- o **Format de travail : Table ronde** (2 tables 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 en 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 d'Arès**

La restitution des propos des acteurs est présentée en annexe 1.

Les échanges entre les participants des 2 tables autour du jeu de rôle et de leur mise en situation avec le personnage proposé, ont permis de faire ressortir les points suivants comme des conditions de l'apaisement de la RD3 :

- **la réduction du nombre de véhicules circulant sur la RD3 et des nuisances associées** (vitesse, pollution, bruit, nuisance visuelle) allant de pair **avec un développement des transports en commun** ;

Concernant cette notion, les participants ont souligné la différence entre la circulation locale dans les coeurs de ville et celle de la circulation inter-bourgs. La dynamisation des centres villes doit selon eux s'effectuer en modifiant le système des déplacements actuel en redonnant leur centralité aux différents bourgs.

Les participants préconisent au préalable de bien connaître et maîtriser les différents flux de circulation (motifs et modes de déplacement, distances, ...).

- **la vulnérabilité de certains usagers le long de la RD3** qui implique leur prise en compte au niveau de l'accessibilité, de la sécurité, de la continuité des cheminements ;
- **un intérêt pour le cadre de vie** qui passe selon les participants par une mise en valeur des centres-bourgs permettant un accès facilité aux commerces et des espaces végétalisés.

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 2.

Dans le cadre de discussions et en réaction au cahier d'images, les participants des 2 tables ont évoqué plusieurs solutions techniques pour aller vers une RD3 plus apaisée :

- **Concernant la circulation automobile :**
 - o Les participants préconisent de reporter la circulation sur d'autres axes en arrière des communes ;
 - o Ils précisent que la création de zones de rencontre est envisageable si le trafic est réduit (sinon, il y a un risque d'effet entonnoir).
- **Concernant les transports en commun :**
 - o Les participants proposent de privilégier des bus de petite capacité de type navette sur des itinéraires spécifiques avec un cadencement important ;
 - o Il faudrait selon eux éviter de passer par Andernos pour aller à Bordeaux en transport en commun (proximité de la RD106) pour gagner en temps de trajet ;
 - o Les participants souhaitent voir se développer les aires de rabattement vers les autres modes de déplacement ainsi que les aires de covoiturage (notamment à Querquillas) ;
 - o Les participants soulignent la difficulté de faire des couloirs de bus du fait du manque d'espace (RD3 difficile à élargir).
- **Concernant les modes actifs :**
 - o L'objectif serait de favoriser la cohabitation entre les différents modes de déplacement (piétons, cyclistes, transports en commun voitures) sur la RD3 ;
 - o Les participants encouragent à améliorer le rabattement des cyclistes vers la piste cyclable proche notamment via une signalétique ainsi que le jalonnement de la piste cyclable avec indication de la commune traversée, des distances et des transversales ;
 - o Les participants ont évoqué l'existence de cheminements doux partagés (trottoirs pour piétons et vélos) qui sont à mieux signaler et à développer ;
 - o L'amélioration de la sécurisation des traversées pour les modes actifs est perçue comme indispensable par les participants avec une meilleure identification des passages piétons par exemple grâce à l'utilisation de systèmes lumineux peu coûteux (cf. Andernos). Certains participants soulignent que les passages piétons à Arès ne sont pas bien identifiés car trop larges.

- **Concernant la vie locale et le cadre de vie :**
 - o Les participants souhaitent des aménagements paysagers végétalisés
 - o Les participants souhaitent des stationnements adaptés aux différents usagers (dépose minute, abris sécurisés pour vélo, ...);
- **Concernant la sécurité et le confort des déplacements :**
 - Les participants souhaitent éviter les solutions type plateaux surélevés et dos d'ânes et privilégier les chicanes avec zones de stationnement.

Parmi les solutions techniques existantes pouvant servir de "modèle", les participants ont cité l'exemple de la ville de NIORT. Depuis longtemps, il existe des transports en commun, dotés de motorisations électriques, en site propre, cadencés, permettant également la cohabitation avec les modes de circulation douce qui ont permis de sortir en grande partie les véhicules du centre-ville. Ces transports en commun sont gratuits.

2.3 Solutions graphiques proposées par les participants

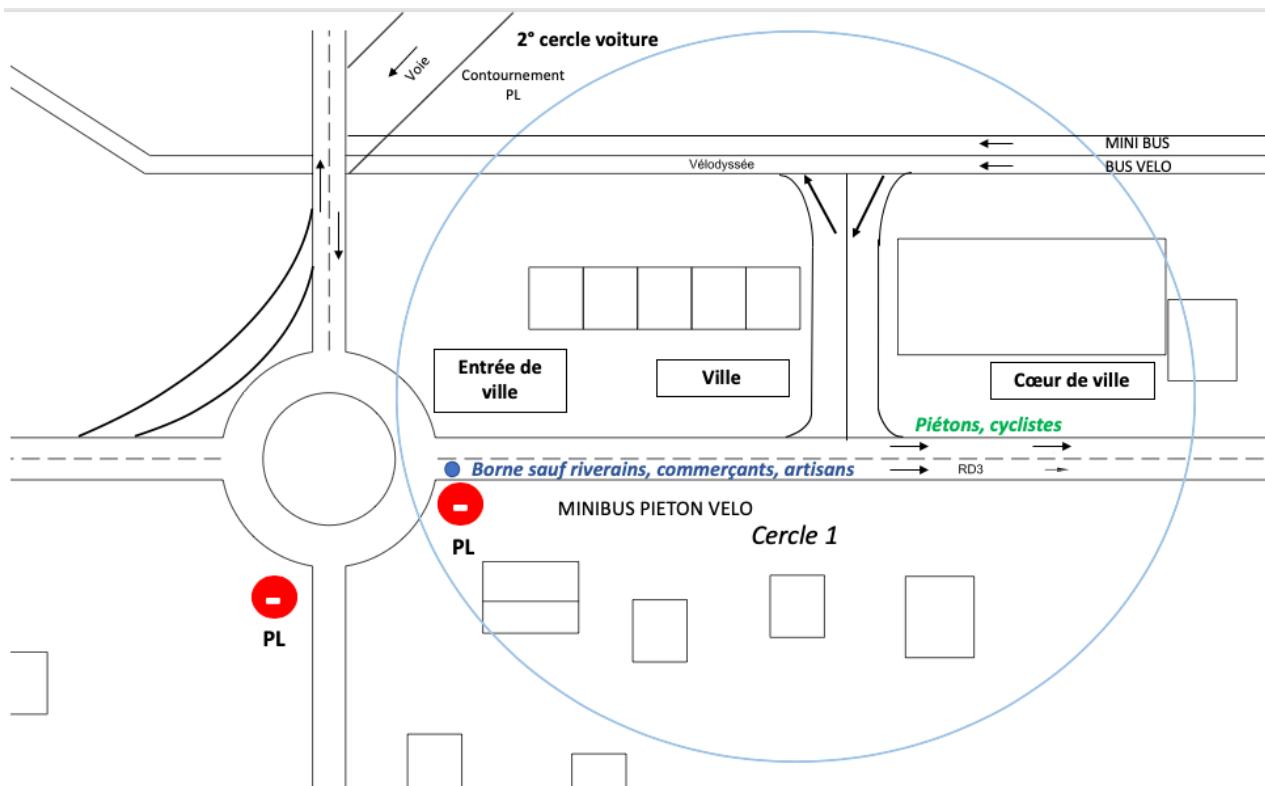
Deux dessins ont été proposés :

- un fonctionnement en boucle décrit ci-après (Voir Plan 2) :

Il s'agit dans un 1^{er} temps pour la zone repérée de centre-ville (cercle de 500 m de diamètre - **cercle 1**), de conditionner l'accès à cette portion de RD3 par un système de bornes avec autorisation d'accès. La voie RD3 est alors mise en sens unique et réservée aux cyclistes, piétons et navettes de transport en commun. L'espace libéré par la mise en sens unique permet des aménagements adaptés pour faire cohabiter les différents usagers de la voie, avec une attention particulière en termes de sécurité afin d'isoler le transport en commun des interférences avec les autres modes de circulation.

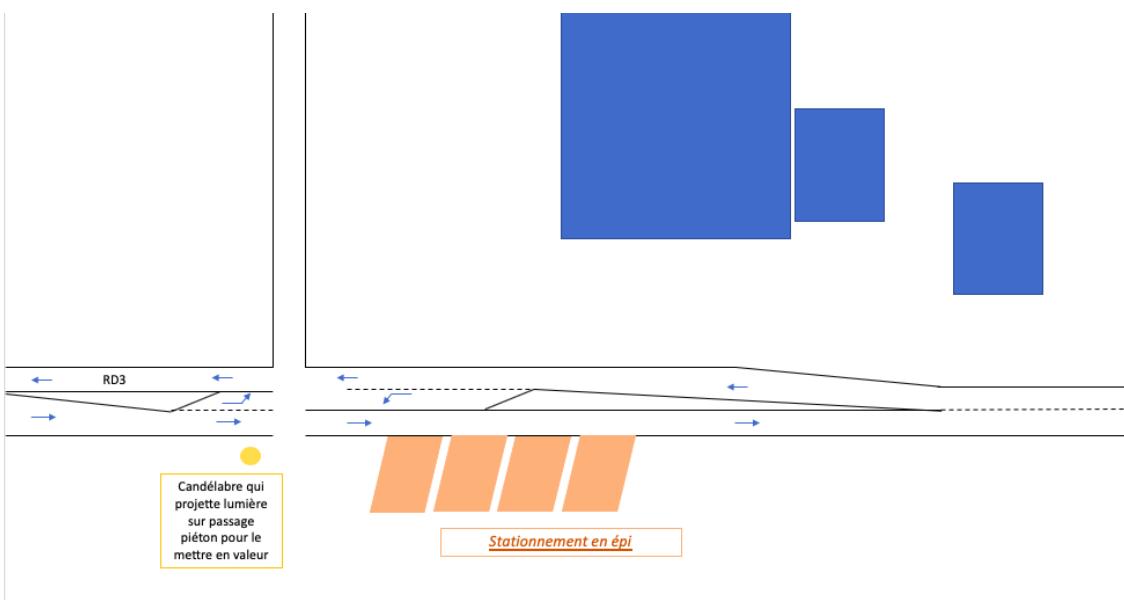
La circulation en sens contraire s'effectue par un raccordement (fermeture de la "boucle") à la piste cyclable, parallèlement à la RD3, sur l'emprise départementale de l'ancienne voie ferrée d'intérêt local (VFIL). Des participants ont exprimé des réticences sur ce dernier point, se refusant pour des questions de sécurité, de gabarit de la voie pressentie notamment, à réintroduire des véhicules à moteur sur une piste cyclable. Dans ce contexte, les participants ont privilégié les aménagements de voirie qui priorisent la sécurité et l'emprise des modes de déplacement doux.

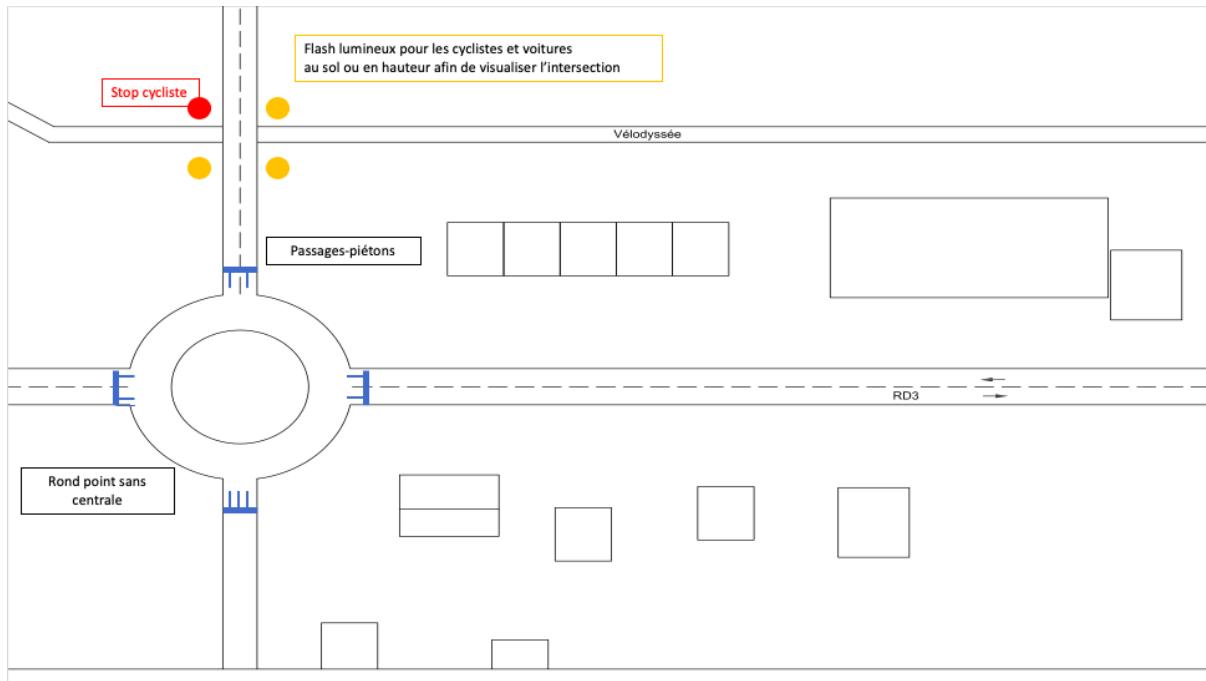
Les participants ont au préalable questionné l'importance du positionnement géographique de la séquence routière, en distinguant une portion de liaison inter-cité sur la RD3 qui reste traditionnelle, sauf la mobilisation du foncier pour y construire des aires de stationnement des voitures (non matérialisées sur le plan) et une zone dite "cœur de ville" qui fait l'objet des principaux aménagements d'apaisement de la RD3.



- des dispositifs à destination des modes actifs (voir Plan 1)

- Les participants ont proposé une meilleure visualisation des zones de franchissement avec notamment l'éclairage des traversées piétonnes et des signaux lumineux au niveau des intersections de voies.





4. Annexes

Annexe 1 : Interventions des participants lors du jeu de rôle

Personnage	Notion d'apaisement
<p>Grégoire 21 ans Artisan dans le bâtiment</p> <p>Mode de déplacement privilégié : en camionnette</p> <p>Objectif du déplacement : faire des de chantier chez ses clients</p>	<ul style="list-style-type: none"> - des zones de chalandise développées pour les professionnels - respect des temps de déplacement impartis pour ne pas perturber les chantiers - l'accès sans trop de contraintes à une large gamme de matériaux à proximité (aujourd'hui, nécessaire d'aller à Biganos ou Mérignac pour certains types de matériel) et à des zones de traitement des déchets - La possibilité de stationner à proximité des chantiers
<p>Carole 54 ans Commerçante</p> <p>Mode de déplacement privilégié : à pied</p> <p>Objectif du déplacement : se rendre à commerce, accueillir ses clients et réceptionner ses livraisons</p>	<ul style="list-style-type: none"> - des zones de traversée sécurisées sur la RD3 en améliorant la visibilité des passages piétons - dans le cas d'Arès, il n'y a pas beaucoup de commerces le long de la RD3. Il n'y a pas de blocage de la RD3 aujourd'hui par les livraisons et pas de problème particulier de stationnement car les commerces disposent de parkings privés.
<p>Michel 69 ans Personne âgée</p> <p>Modes de déplacement privilégiés : En voiture et train</p> <p>Objectif du déplacement : se rendre sur la métropole bordelaise un rendez-vous médical</p>	<ul style="list-style-type: none"> - moins de pollutions (sonore, visuelle, respiratoire) - des zones de convivialité pour se promener, se reposer (bancs) - des déplacements à pied sécurisés, à l'abri de la circulation - la possibilité d'aller à la clinique à pied ou en vélo en étant protégé des voitures sur la rue du 14 juillet, le Boulevard de l'Aérum et le Boulevard Javal - des stationnements vélo sécurisé - Si un RDV médical à Bordeaux : bus 601 jusqu'à Mérignac puis tram jusqu'à Pellegrin. Des arrêts de bus proches des habitations et des bancs le long de la ligne 601 qui permet d'aller à Bordeaux - un transport en commun fréquent et sûr = proposition d'un minibus du centre d'Arès au rond-point de Querquillas puis train jusqu'à Mérignac avec jonction avec le tram pour Pellegrin
<p>Julie (Riveraine de la RD3) 36 ans Mère de 2 filles de 6 et 8 ans</p> <p>Mode de déplacement privilégié : Voiture, vélo, à pied</p> <p>Objectif du déplacement : déposer ses filles à l'école primaire avant de se rendre travail sur une commune voisine</p>	<ul style="list-style-type: none"> - une offre en covoiturage - des dépose -minutes - une piste cyclable pour aller jusqu'à l'école - des pédibus avec un circuit sécurisé - des transports en commun avec un confort du déplacement
<p>Aline (Riveraine de la RD3) 45 ans Touriste</p> <p>Mode de déplacement privilégié : Voiture, train, bus, vélo, autres</p> <p>Objectif du déplacement : venir décoller Bassin et les communes du littoral</p>	<ul style="list-style-type: none"> - des pistes cyclables et une offre de vélo en location - moins de bruit, des nuisances sonores - un confort et une sécurité des déplacements - des bus ou navettes - un parking de rassemblement à Lège avec des petites navettes pour aller au Cap Ferret

<p>François 27 ans Demandeur d'emploi dans la vente</p> <p>Mode de déplacement privilégié : à pied et en bus</p> <p>Objectif du déplacement : se rendre auprès des zones commerciales pour candidater auprès des grandes enseig</p>	<p>- assez de bus pour se déplacer</p>
<p>Mathieu 35 ans Personne à mobilité réduite</p> <p>Mode de déplacement privilégié : en voiture adaptée</p> <p>Objectif du déplacement : aller faire ses courses</p>	<p>- une piste cyclable accessible à des personnes à mobilité réduite en fauteuil</p> <p>- Des places de stationnement pour personnes handicapées</p>
<p>Jérémy 15 ans Collégien</p> <p>Mode de déplacement privilégié : e</p> <p>Objectif du déplacement : se rendre au collège le matin puis aller à son club après les cours</p>	<p>- une piste cyclable sécurisée et bien signalisée</p>

Annexe 2 : Retours des participants sur le cahier d'images (Résultats sur 9 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 (cf. cahier d'images en annexe).

1- Favoriser le cheminement piéton				Commentaires des participants
Illustration 1-A	5	2	3	Le plus classique est le mieux. Visible mais pas surélevé
Illustration 1-B	2	4	3	Aménagement pas assez visible
Illustration 1-C	2	1	7	Trop de couleurs, brouille le message
Illustration 1-D		5	2	Éviter les passages surélevés pour les voitures Plus de sécurité, plus visible
2- Favoriser le cheminement des cyclistes				
Illustration 2-A	6	2		
Illustration 2-B	2	2	5	Visible mais peu sécurisé
Illustration 2-C		8	1	Très bien, en site propre Développer ce type de dispositif de trottoirs partagés (piétons, cyclistes) avec signalétique
Illustration 2-D	2	0	7	Il y a déjà la piste cyclable, pas nécessaire

				d'aménager des voies cyclables Dangereux de passer d'une zone propre à une zone partagée
3- Favoriser le cheminement des transports en commun				
Illustration 3-A	0	2	5	Trop d'emprise au sol - RD3 pas adaptée pour ces cheminements Risque de collision dans le rond-point
Illustration 3-B	6	1	1	Solution efficace à moindre coût
Illustration 3-C	3	1	2	Il faut avoir la place
Illustration 3-D	1	1	3	Circulation bloquée dès que le bus s'arrête.
Illustration 3-E	0	2	2	Schéma difficile à interpréter pour les automobilistes
4- Favoriser les modes alternatifs (piétons, vélos) par la création de Zone de rencontre, Zone quartier apaisé, Zone 30				
Illustration 4-A	4	1	2	Option moins dangereuse
Illustration 4-B	3	1	3	Aménagement de type centre-ville
Illustration 4-C	4	0	3	Tout dépend de la place disponible
Illustration 4-D	2	2	5	Trop de voitures partout
5- Faciliter la réduction de vitesse (chicanes, écluses, plateaux)				
Illustration 5-A	3	2	3	Beaucoup ne respectent pas ce type d'aménagement
Illustration 5-B	5	1	2	Pour les dos d'âne, attention au respect des normes. Très lisible et clair
Illustration 5-C	4	3	2	Les chicanes sont mieux que les dos d'âne. A privilégier sur les 2 voies.
6- Requalification de l'espace public				
Illustration 6-A	3	1	4	Pas lisible
Illustration 6-B	6	3	0	Privilégier l'aménagement paysager On comprend qu'on est en zone particulière
Illustration 6-C	5	2	0	Il faut avoir le temps de lire
Illustration 6-D	4	2	0	Chaque espace est bien identifié Pas l'emprise suffisante
7- Requalification de l'espace public pour la vie locale				
Illustration 7-A	5	1	0	La voiture n'a plus la priorité sur l'espace Trop de béton

Illustration 7-B	10	0	0	Privilégier la végétation
Illustration 7-C	5	1	0	Trop de béton
Illustration 7-D	4	2	0	