

	<p>Ateliers groupes communaux (Phase 4 – Octobre 2019)</p> <p>Andernos</p> <p>2 octobre 2019</p>	
---	--	---

Compte Rendu – Groupe Communal **Andernos : Mercredi 2 octobre 2019**

1. Contexte et objectif de la réunion

- **Contexte de la réunion** : Quatrième session du Groupe Communal d'Andernos, organisée dans le cadre de la concertation continue sur le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon (PDDNB)
- **Date, heure, lieu** : Mercredi 2 octobre 2019, 18h à 20h, Salle de réunion du Domaine des Colonies à Andernos
- **Objectifs** :
 - Poursuivre le travail initié lors des trois premières sessions (février, mars et juin) avec le groupe communal d'Andernos
 - 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 Xavier PINEAU de Neorama, assistant à maîtrise d'ouvrage du Département de la Gironde
 - Présence de l'équipe projet : Alain LEDUC, Céline DURAND et Florent GESTIN, Département de la Gironde

2. Participants

16 personnes ont signé la liste d'émargement :

A - Maîtres d'ouvrages

- o DUCAMIN Jean-Marie, Adjoint Urbanisme, Mairie d'Andernos
- o DEGUILLE Annick, élue, Mairie de Lanton
- o TOUZAA Baptiste, chargé de mission mobilité actives, Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord
- o DEPRESSAT Sylvain, Pays Barval

B - Milieux forestiers

- o ALBERT Jean-Claude, Syndicat des sylviculteurs Sud-Ouest

C - Propriétaires fonciers, quartiers proches, ...

- o LACHAUD Jean-Pierre, DFCI Arès, délégué des propriétaires Arès

D - Riverains et usagers de la RD3

- o DUBOIS Claude, habitant d'Andernos
- o ESCUER Michel, habitant d'Andernos
- o PAPON Jean-Michel, habitant d'Andernos
- o MORELL Jean-Christophe, habitant d'Andernos

E - Acteurs économiques

/

F - Secours sécurité

- o MONCHAUX Didier, DFCI Lanton

G - Associations locales

- o PRINGAY Félicien, Collectif de Blagon
- o GUREME Jean-Pierre, Collectif de Blagon
- o CLEMENT Pierre, Collectif de Blagon
- o BOVIO Michel, Président Bétey Environnement
- o HOLIK Clarisse, Association Le Bétey, plage boisée à sauvegarder

3. Déroulé de la réunion

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

3.1 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** et des enjeux liés par Xavier PINEAU
- Rappel sur les **parts modales de déplacements** à l'échelle de la COBAN (données tirées de l'enquête 2018) et sur la nature du trafic et les modalités de déplacement autour de la RD3 par Florent GESTIN
- 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>

3.2 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)
- o **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).

4. Compte-rendu des échanges

4.1 Temps 1 : Enjeux et conditions d'un apaisement de la RD3 pour les habitants d'Andernos

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) qui va de pair avec un renforcement des transports en commun.
- **la vulnérabilité de certains usagers** (piétons, cyclistes, PMR) qui implique leur prise en compte au niveau de l'accessibilité, de la sécurité et de la continuité et de la signalétique des cheminements.
- **Un intérêt pour le cadre de vie et la vie locale** (accès facilité aux points d'intérêt, espaces végétalisés, zones de stationnement sécurisées pour les deux roues).

4.2 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 souhaitent réduire la place des poids lourds en traversée des centre villes en les rabattant sur d'autres axes en retrait de la RD3 ;
 - o Les participants ont proposé des parkings en retrait de la RD3 (à l'exception de quelques places pour desservir les commerces avec des arrêts minute) ;





- o Des participants ont proposé une circulation alternée des voitures en fonction des plaques paires / impaires ;
 - o L'intérêt d'avoir une signalétique adaptée le long de la RD3 a été mentionnée à plusieurs reprises comme un levier utile pour favoriser la cohabitation et contribuer à apaiser la RD3 ;
 - o La mise en place d'une application pour auto stop a également été évoqué pour favoriser cette pratique.
- **Concernant les transports en commun :**
- o Les participants attendent une amélioration des transports en commun qui passe selon eux par le respect des horaires, l'adaptation des fréquences et des itinéraires ;
 - o Ils souhaiteraient également avoir davantage d'arrêts de bus à proximité des différents lieux de vie et aimeraient avoir une information aux arrêts de bus concernant les temps de trajet ;
 - o Les transports en commun doivent évoluer (au niveau de leur motorisation) pour devenir plus écologiques. La mise en place de navettes a été évoquée avec la possibilité pour ces navettes réduites d'emprunter la piste cyclable.
- **Concernant les modes actifs :**
- o Les participants souhaitent développer le réseau de pistes cyclables pour les vélos mais également élargir les trottoirs pour proposer des espaces dédiés à chaque usager (vélos et piétons).




4.3 Solutions graphiques proposées par les participants

Les participants n'ont pas proposé de solutions sur le plan proposé.

5. 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 visites de chantier chez ses clients</p>	<ul style="list-style-type: none"> - des parkings pour les Poids lourds - d'autres itinéraires pour désengorger la RD3 et réduire les nuisances (pollution notamment) pour les riverains comme la réaffectation de la voie DFCI pour rejoindre la route d'Arcachon depuis Andernos-Lubec - un dispositif de circulation des véhicules (autoriser les véhicules aux plaques paires ou impaires à la semaine ou en journée).
<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 pour un rendez-vous médical</p>	<ul style="list-style-type: none"> - moins de voitures (route moins engorgée) - davantage de places de parking dans les centres-bourgs notamment pour favoriser l'accès des commerces - ne pas trop ralentir la circulation pour ne pas allonger la durée des trajets - davantage de pistes cyclables et plus larges - des trottoirs larges pour la sécurisation et l'accessibilité des usagers (PMR, mères de familles avec poussette...). - moins de pollutions (gaz d'échappement, voitures, sonores, visuelles) - des radars pédagogiques à la place de dos d'âne pour réduire la vitesse et pour améliorer le confort lors de transport en ambulance ou taxi médicalisé - une fréquence plus importante de transports en commun et des arrêts moins distants les uns des autres avec des accès facilités (parkings à proximité) - Investir dans un transport en commun plus respectueux de l'environnement - des horaires des transports publics respectés - plus de covoiturage
<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 deux filles à l'école primaire avant de se rendre au travail sur une commune voisine</p>	<ul style="list-style-type: none"> - une voie sécurisée en traversée de commune - des places d'arrêt minute ou de stationnement à proximité des écoles - des traversées protégées face aux écoles ou une circulation par la police municipale - une vitesse de circulation adaptée ou limitée entre les communes - du covoiturage avec d'autres parents
<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 découvrir le Bassin et les communes du littoral</p>	<ul style="list-style-type: none"> - de la sécurité sur tout le parcours touristique en voiture, bus, vélo, skate... - l'accessibilité et la signalisation des différents points touristiques - moins de nuisances sonores et de pollution de l'air - le respect des usagers entre eux - l'intégration de l'utilisation du GPS pour communiquer en cohérence le calcul d'itinéraire dans les brochures et sur internet - une signalétique homogène et intégrée à l'environnement du nord bassin avec indications sur l'hébergement et la restauration = création d'une identité sur la COBAN - des dispositifs renforcés en faveur de l'intermodalité par la création de nœuds modaux, modes doux et transports en commun. - des parkings accessibles et respectueux de l'environnement (paysager, végétalisé) pour rejoindre les

plages	
<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 enseignes</p>	<ul style="list-style-type: none"> - des outils pour estimer les temps de trajet en transport en commun pour pouvoir arriver à l'heure aux rendez-vous - des bus plus fréquents - des minibus pour desservir les centres commerciaux avec des trajets modifiés - une meilleure correspondance entre les modes de transports et des dispositifs renforcés en faveur de l'intermodalité (nœuds modaux) - une bonne signalisation dans les centres Bourgs - davantage de covoiturage via une application smartphone « Autostop malin » facilitant un covoiturage - des trottoirs en bon état pour circuler à pied en sécurité, avec des éclairages - la possibilité de voyager dans le bus avec son vélo - des cheminements et pistes cyclables plus agréables (ombragés) et sécurisés - des abribus agréables et protégés (contre la pluie, le soleil et la chaleur (ombragés))
<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>	<ul style="list-style-type: none"> - des accotements, passage piéton sécurisés - des stationnements voiture - une signalétique adaptée aux PMR le long de la RD3 - l'information sur le déplacement à la demande - un meilleur confort de déplacement sur les accotements via des zones libres de passage (attention à l'emplacement des bacs à fleurs, poteaux, poubelles, voitures garées, vélos, sur la voie publique)- moins de pollution - possibilité de se rendre à Bordeaux ou au Sud Bassin en transport en commun avec des temps de déplacement raisonnables - du stationnement facile d'accès et autres aménagements adaptés au droit des écoles, commerces, administrations... - un cadencement plus important des transports en commun et des arrêts proches des lieux de vie avec des accès sécurisés adaptés aux personnes handicapées
<p>Jérémy 15 ans Collégien</p>  <p>Mode de déplacement privilégié : en vélo</p> <p>Objectif du déplacement : se rendre au collège le matin puis aller à son club de sport après les cours</p>	<ul style="list-style-type: none"> - moins de véhicules motorisés pour circuler sereinement (ne pas avoir trop de flux à croiser ou qui double) - des pistes cyclables plus sécurisées et plus visibles- des stationnements vélo sécurisés proches des lieux d'intérêt (école, gare, gymnases, aires de sports) - moins de nuisances sonores - un meilleur jalonnement de la piste cyclable - une signalétique adaptée au vélo (hauteur/lisibilité des rues) pour accéder plus facilement aux terrains de sport et aux plages

Annexe 2 : Retours des participants sur le cahier d'images (Résultats sur 14 cahiers d'images rendus).




1- Favoriser le cheminement piéton				Commentaires des participants
Illustration 1-A	4	1	6	
Illustration 1-B	4	5	3	
Illustration 1-C	8	2	4	Mettre de la couleur semble sympa
Illustration 1-D	6	2	4	Mettre de la signalétique et proposer des sentiers d'interprétation Passages surélevés adaptés pour les piétons, moins pour les voitures
2- Favoriser le cheminement des cyclistes				
Illustration 2-A	4	6	1	
Illustration 2-B	2	2	7	
Illustration 2-C	13			Piétons et cyclistes sur 2 pistes différentes - bien intégré visuellement
Illustration 2-D	8	2	3	sécurisation
3- Favoriser le cheminement des transports en commun				
Illustration 3-A	5	1	4	Aménagement trop encombrant Il faut qu'il y ait de la place
Illustration 3-B	10	1		Aménagement utile
Illustration 3-C	7	2	2	
Illustration 3-D	5	3	2	Nécessite une route pour l'autre sens unique
Illustration 3-E	3		5	Trop compliqué à gérer - Accidentogène
4- Favoriser les modes alternatifs (piétons, vélos) par la création de Zone de rencontre, Zone quartier apaisé, Zone 30				
Illustration 4-A	6	3	1	
Illustration 4-B	6	3	1	Végétaliser les trottoirs Favoriser les déplacements des PMR
Illustration 4-C	7	3	1	
Illustration 4-D	1	1	11	Accidentogène - dangereux pour les vélos
5- Faciliter la réduction de vitesse (chicanes, écluses, plateaux)				
Illustration 5-A	5	4	2	Avec des plateaux moins hauts - prise en compte des ambulances
Illustration 5-B	3	4	2	Pas de plateaux - mettre des radars pédagogiques ou des faux plateaux avec peinture en relief (illusion d'optique) Proposer des zones 30 pour les écoles
Illustration 5-C	6	2	4	Aménagement OK si 2 voies et si chicanes végétalisées
6- Requalification de l'espace public				
Illustration 6-A	2	4	3	
Illustration 6-B	7	2	1	Demande d'avoir des stationnement à la périphérie et des cheminements doux

Illustration 6-C	5	2	3	
Illustration 6-D	5	4	1	Demande une grande largeur disponible
7- Requalification de l'espace public pour la vie locale				
Illustration 7-A	10	3		
Illustration 7-B	6	3	1	
Illustration 7-C	11	1	1	Des bancs, des abribus attractifs avec toilettes, des boîtes à livres
Illustration 7-D	5	2	5	