

	<p>Ateliers groupes communaux (Phase 4 – Octobre 2019) Audenge 7 octobre 2019</p>	
---	--	---

Compte Rendu – Groupe Communal **Audenge** : Lundi 7 octobre 2019

1. Contexte et objectif de la réunion

- **Contexte de la réunion** : Quatrième session du Groupe Communal d’Audenge, organisée dans le cadre de la concertation continue sur le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d’Arcachon (PDDNB)
- **Date, heure, lieu** : Lundi 7 octobre 2019, 18h à 20h, Salle de réunion Villa Isabelle à Audenge
- **Objectifs** :
 - Poursuivre le travail initié lors des trois premières sessions (février, mars et juin) avec le groupe communal d’Audenge ;
 - 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).
- **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 : Alain LEDUC, Clémence OLLIVIER et François TIGNOL, Département de la Gironde.

2. Participants

13 personnes ont signé la liste d’émargement :

A - Maitres d'ouvrages

- o LE YONDRE Nathalie, Maire de la commune d’Audenge
- o NAULEAU Alexia, Directrice Urbanisme Aménagement et Développement durable, Mairie d’Audenge
- o FINOTTO Cécile, Secrétaire général, Mairie d’Audenge
- o DEPREISSAT Sylvain, chargé de mobilité durable au Pays Barval
- o PRUNIER Stéphane, DGA Développement et cadre de vie, Communauté d’agglomération du Bassin d’Arcachon Nord

B - Milieux forestiers

/

C - Propriétaires fonciers, quartiers proches, ...

/

D - Riverains et usagers de la RD3

- o BLANC Bernard, riverain de la RD3
- o COHADON-BRIEFF Michèle, habitante de Lanton
- o WATERLOOS Michel, principal adjoint du Collège
- o LANGLOIS Jean-Marc, Audenge
- o JOURDAIN Patricia, Riverain de Lubec

- o MAGRI Stéphane, habitant de Lubec
- o PEIGNEY Dominique, Habitant Bas Vallon

E - Acteurs économiques

- o LONGAUD Daniel, président AUDENGEACO

F - Secours sécurité

/

G - Associations locales

- o HUBERT Bruno, association TCSP Audenge

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 d'**Alain LEDUC** : 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 ;
- 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 ;
- Présentation des **objectifs spécifiques** de l'atelier, de la **méthode de travail en groupe** et des **supports mobilisés** par Alain LEDUC

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'Audenge

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 vulnérabilité de certains usagers le long de la RD3 (PMR, collégiens, ...)** qui implique leur prise en compte au niveau de l'accessibilité, de la sécurité, de la continuité et de l'état de surface des cheminements ;
- **la réduction du nombre de véhicules circulant sur la RD3 et des nuisances associées (vitesse, pollution, bruit, nuisance visuelle) ;**
- **un intérêt pour le cadre de vie (zones de rencontre, végétalisation de l'espace public) ;**
- **la notion de civisme et de respect de chaque usager a également été mentionnée lors de plusieurs interventions.** Les participants appellent à un changement de mentalité vis-à-vis des différents usagers de la RD3.

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.

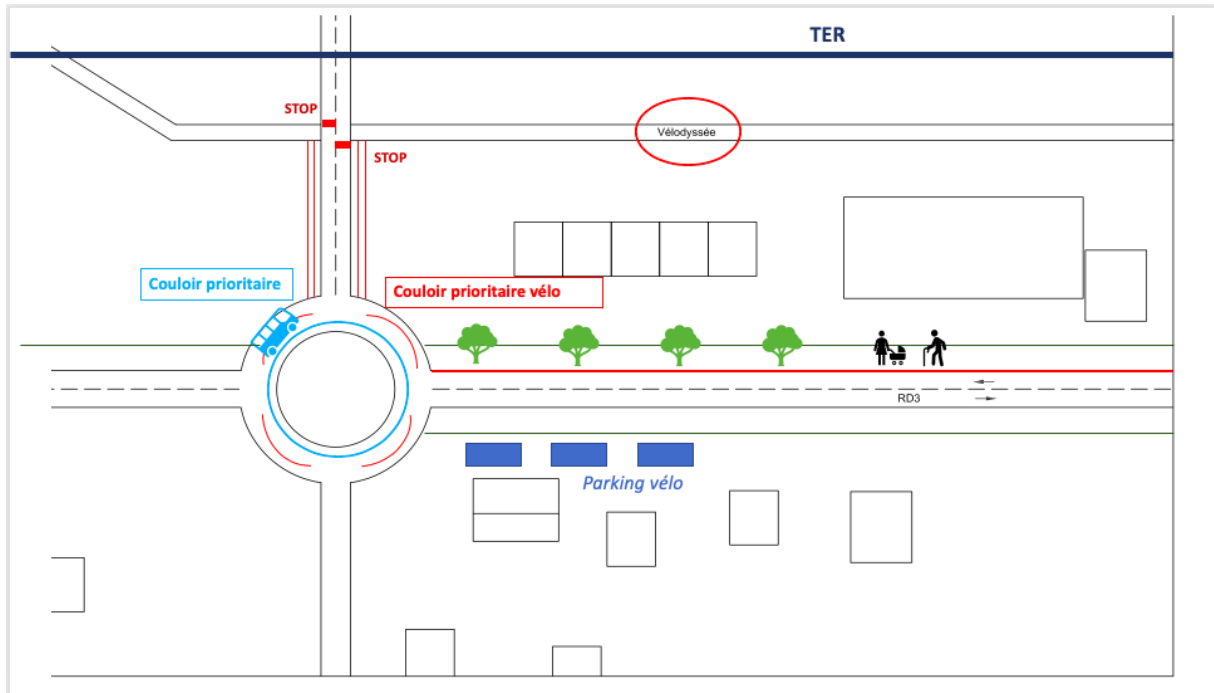
Dans le cadre de discussions et en réaction au cahier d'images, les participants des 2 tables ont évoqué plusieurs solutions techniques pour aller vers une RD3 plus apaisée et une meilleure sécurisation des usagers :

- **Concernant la circulation automobile :**
 - o Les participants préconisent une bonne signalisation pour les automobilistes,
 - o Certains participants ont évoqué le développement du télétravail, des zones de services (point relais) et des zones de coworking pour limiter la circulation des véhicules aux heures de pointe.
- **Concernant les transports en commun :**
 - o Les participants souhaitent une offre renforcée en transports en commun permettant l'intermodalité (avec notamment la création d'un pass transport permettant d'accéder à une offre diversifiée de transport : bus, vélos, transport à la demande...).
- **Concernant les modes actifs :**
 - o Les participants préconisent la priorisation des cyclistes au niveau des intersections,
 - o Une meilleure continuité des pistes cyclables et des zones de cheminement avec un revêtement adapté aux usagers est également attendu.
- **Concernant la vie locale et le cadre de vie**
 - o Les participants attendent une offre de stationnement diversifiée dans les centres pour l'accès aux commerces et aux services publics (arrêt minute, arceaux pour vélo ou 2 roues motorisés, ...),
 - o La demande de zones de rencontre pour favoriser les échanges interpopulation avec des espaces végétalisés est largement partagée.

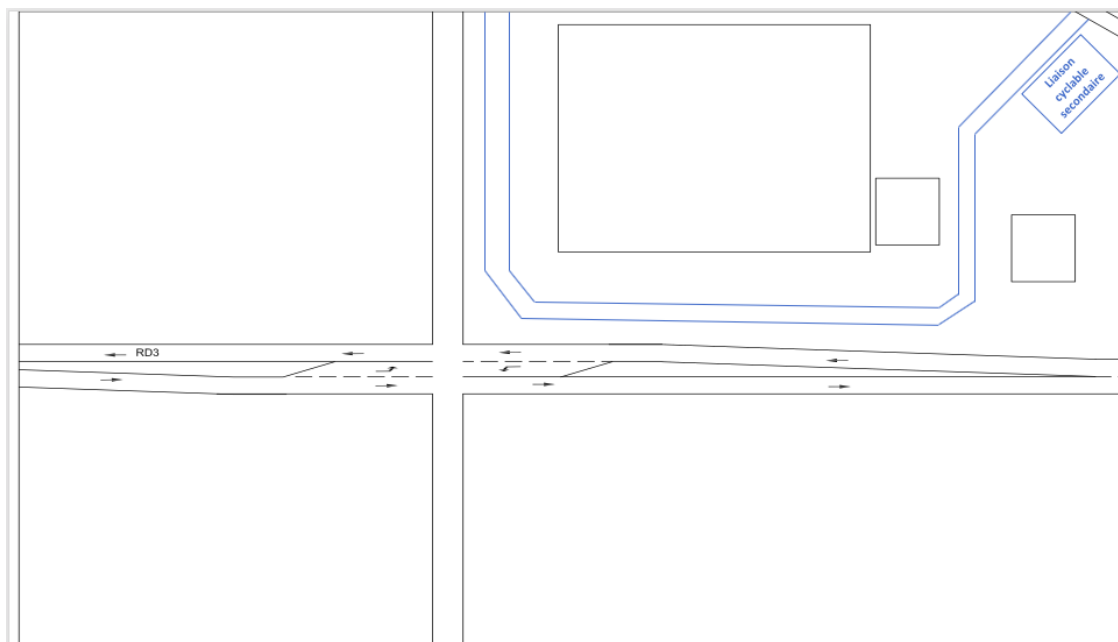
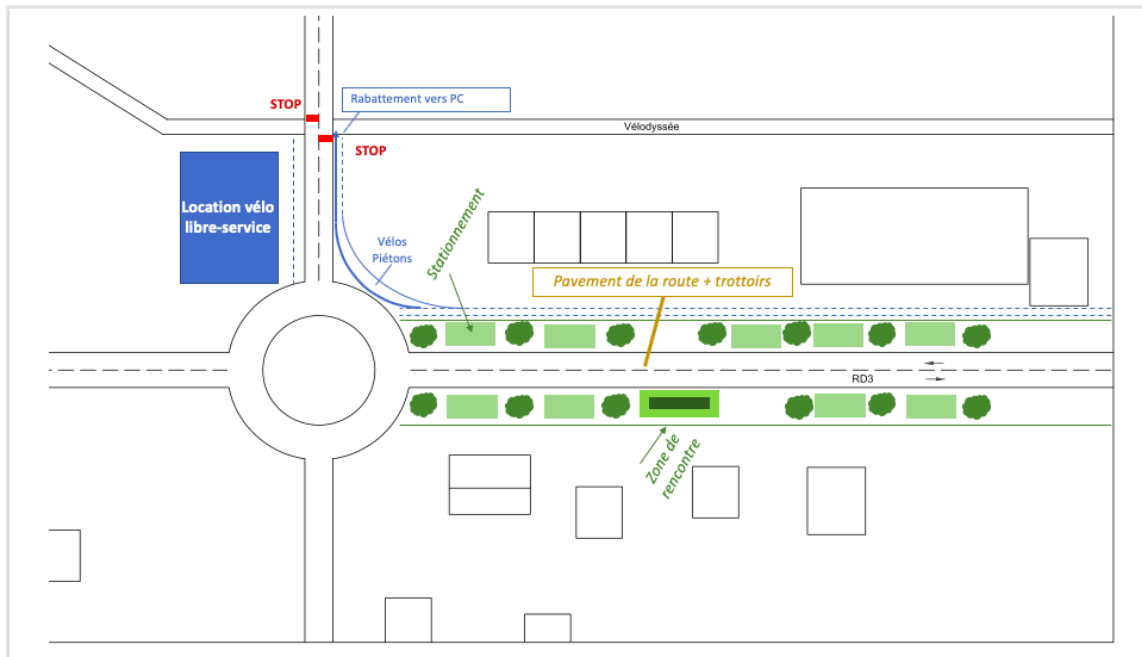
4.3 Solutions graphiques proposées par les participants

Deux plans d'aménagement d'une RD3 apaisée ont été proposés par les participants :

- Le premier plan propose notamment :
 - o la mise en place d'un transport en commun de type train TER,
 - o la valorisation des vélos avec priorité aux intersections, couloir dédié et stationnement
 - o la priorité des bus avec couloir dédié
 - o des cheminements piétons larges adaptés aux usagers et végétalisés.



- Un 2^{ème} plan propose notamment :
 - o la valorisation des déplacements vélos avec la priorité aux intersections, des voies de rabattement vers la piste cyclable, et des voies cyclables secondaires, de la location de vélo en libre-service
 - o un cheminement partagé piétons- vélos et des zones de rencontre
 - o des stationnements végétalisés
 - o une route qui devient rue avec pavement de la chaussée et des trottoirs.






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 de chantier chez ses clients</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Moins de dos d'âne - Des transports en commun - Une urbanisation maîtrisée
<p>Carole 54 ans Commerçante</p> <p>Mode de déplacement privilégié : à p</p> <p>Objectif du déplacement : se rendre à commerce, accueillir ses clients et réceptionner ses livraisons</p>	<ul style="list-style-type: none"> - des arrêts minute - une bonne accessibilité des commerces notamment pour les livraisons - des passages piétons bien identifiables et sécurisés - des aménagements végétalisés sur l'espace public (esthétisme) - une signalétique renforcée - des places de stationnement dans les centres-bourgs de préférence en épis - un respect de tous les usagers (civisme)
<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"> - du stationnement dans les contours de la commune accessibles par les axes secondaires - l'accessibilité des services publics par contournement de la RD3 - un cadre de vie agréable autour des commerces avec des secteurs ombragés (végétalisés) et des zones de rencontre avec des bancs
<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"> - des transports en commun accessibles à pied - des pistes cyclables sécurisées, sans rupture (continuité) avec une priorité « absolue » aux vélos au niveau des intersections - des dépose-minute au droit des écoles pour une meilleure accessibilité - le respect des usagers et le changement des comportements - l'adaptation du mode de transport en fonction de la contrainte temps, de la météo et du lieu de travail
<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 déce Bassin et les communes du littoral</p>	<ul style="list-style-type: none"> - des transports en commun plus fréquents (moins de temps d'attente) - une bonne signalétique indiquant notamment la vélodyssée (piste 802) - un cheminement dédié pour les cyclistes sur les pistes existantes
<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>	<ul style="list-style-type: none"> - des possibilités en matière d'intermodalité et la diversité des modes de transport pour choisir le mode de déplacement selon les besoins, la météo, le temps disponible - un pass mobilité à bas prix permettant de choisir entre bus/covoiturage/vélo en libre-service/transport à la demande - des stationnements plus visibles et sécurisés pour les deux-roues (notamment sur les aires de covoiturage) - une réduction de la circulation automobile et les poids lourds

<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"> - moins de nuisances (sonores notamment) liées à une diminution des voitures au profit des modes doux - un espace public plus propice aux échanges avec des mobilités douces - un espace public aménagé pour prendre en compte les PMR : accessibilité des trottoirs avec surface suffisante, stabilité du revêtement - la réduction de la vitesse (mention du radar pédagogique mis en place par la mairie) - un centre-ville plus vivant, dynamique et social avec des zones de stationnement utiles et bien situées à proximité des commerces - un mode de transport en commun adapté et rapide - du transport à la demande
<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>	<ul style="list-style-type: none"> - une signalétique renforcée auprès des automobilistes pour sécuriser la piste cyclable - une voie dédiée et sécurisée pour les usagers (piste cyclable également pour les PMR et les trottinettes) - des abords végétalisés pour apaiser les utilisateurs et séparer les espaces de mobilité - des transports en commun de type navettes électriques pour le jeune public vers les associations et les espaces sportifs - le changement des comportements (civisme)

Annexe 2 : Retours des participants sur le cahier d'images (Résultats sur 10 cahiers d'images rendus).

1- Favoriser le cheminement piéton				Commentaires des participants
Illustration 1-A	4	4	1	Utilisation de passages en 3D
Illustration 1-B	1	1	8	Aménagement peu visible
Illustration 1-C	3	1	5	Réduit la place de la voiture mais trop coloré
Illustration 1-D	6	2	1	Impératif de couper la vitesse des véhicules pour sécuriser les piétons et cyclistes
2- Favoriser le cheminement des cyclistes				
Illustration 2-A	4	4	1	Priorité au vélo
Illustration 2-B		2	6	Trop de couleurs trouble le message
Illustration 2-C	9	1		Piste cyclable séparée de l'axe routier Priorité vélo au carrefour
Illustration 2-D	5	3	1	
3- Favoriser le cheminement des transports en commun				
Illustration 3-A	3	5		Favoriser la circulation des transports en commun - rapidité accrue
Illustration 3-B	4	4	1	Voie de bus dédiée car 2 voies
Illustration 3-C	1	5	3	Carrefour peu lisible
Illustration 3-D	2	2	3	Trop étroit et stationnements gênants pour le bus
Illustration 3-E	2	1	1	
4- Favoriser les modes alternatifs (piétons, vélos) par la création de Zone de rencontre, Zone quartier apaisé, Zone 30				
Illustration 4-A	4	2	1	Revêtement et forme de la chaussée pour limiter la vitesse
Illustration 4-B	6	1		Si sens unique
Illustration 4-C	1	4	1	
Illustration 4-D		3	3	Espace trop partagé, trop de stationnement
5- Faciliter la réduction de vitesse (chicanes, écluses, plateaux)				
Illustration 5-A	7	1	1	Dos d'âne si conformes aux directives CERTU (CEREMA)
Illustration 5-B	3	2	3	Changement de mentalités plutôt que répression
Illustration 5-C	3	4	2	Chicanes peu efficaces
6- Requalification de l'espace public				
Illustration 6-A	1	3	5	Manque pistes cyclables
Illustration 6-B	7	2	1	Identification zone

				piétonne Manque piste cyclable
Illustration 6-C	5	1	1	
Illustration 6-D	6	2		Si la place suffisante existe manque piste cyclable
7- Requalification de l'espace public pour la vie locale				
Illustration 7-A	2	6	1	Manque d'arbres
Illustration 7-B	8	1		
Illustration 7-C	6	2		
Illustration 7-D	3	4	3	Bord de route peu attractif