



N°2020.481.CP

Signée le	06/04/20
Date d'envoi en Préfecture	06/04/20
Identifiant Acte	
033-223300013-20200406-262301-DE-1-1	
Date de Publication au RAAD	07/04/20

**COMMISSION PERMANENTE
Séance tenue dans le cadre de la
loi d'urgence sanitaire COVID 19**

Réunion du 6 avril 2020

Sous la Présidence de

Monsieur Jean-Luc GLEYZE

Présents : Mme Emmanuelle AJON, Mme Géraldine AMOUROUX, M. Arnaud ARFEUILLE, Mme Christine BOST, M. Jacques BREILLAT, M. Bernard CASTAGNET, M. Alain CHARRIER, M. Jacques CHAUVET, Mme Laure CURVALE, M. Jean-Marie DARMIAN, M. Jean-Louis DAVID, Mme Laurence DESSERTINE, Mme Isabelle DEXPERT, M. Philippe DORTHE, Mme Valérie DROUHOUT, Mme Anne-Laure FABRE-NADLER, M. Bernard FATH, M. Hervé GILLE, M. Jean-Luc GLEYZE, Mme Pascale GOT, Mme Denise GRESLARD NEDELEC, Mme Carole GUERE, Mme Christelle GUIONIE, Mme Isabelle HARDY, Mme Martine JARDINE, Mme Michelle LACOSTE, M. Hubert LAPORTE, Mme Marie LARRUE, M. Xavier LORIAUD, M. Pierre LOTHAIRE, M. Jacques MANGON, M. Alain MAROIS, Mme Yvette MAUPILE, Mme Edith MONCOUCUT, Mme Célia MONSEIGNE, M. Guy MORENO, Mme Liliane POIVERT, Monsieur Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Alain RENARD, M. Jacques RESPAUD, M. Matthieu ROUYEYRE, Mme Cécile SAINT-MARC, M. Sébastien SAINT-PASTEUR, M. Jean TOUZEAU, Mme Agnès VERSEPUY

Excusés :

Affaire délibérée : Bilan de concertation

Voies réservées au covoiturage et aux transports en commun, création d'une voie verte

Communes de SAINT-JEAN-D'ILLAC et de MERIGNAC - RD 106

CDR : DI - PP
Vice-présidence : Mobilités
Commission : N°20 - Mobilités
N°chrono : 25

**DEPARTEMENT DE LA GIRONDE
COMMISSION PERMANENTE**

Réunion du 6 avril 2020

-=-=-

Bilan de concertation

**Voies réservées au covoiturage et aux transports en commun, création d'une voie verte
Communes de SAINT-JEAN-D'ILLAC et de MERIGNAC - RD 106**

-=-=-

Mesdames, Messieurs,

Le projet de voies réservées au covoiturage et au transport en commun et de création de voies vertes le long de la RD106 a pour objectif :

- De lutter contre l'autosolisme et de favoriser le report modal vers :
 - o Le covoiturage,
 - o Les transports en commun en permettant l'amélioration de la vitesse commerciale et de la fiabilité des cars interurbains.
 - o Les modes actifs, notamment par la création de voies vertes,
- D'améliorer les conditions de sécurité pour tous les usagers,
- De réduire le phénomène de saturation quotidienne sur ces axes.

Au total, ce projet d'aménagement porte sur un linéaire de plus de 3 km le long de la RD106. Il est situé pour un tiers la commune de Mérignac, et pour deux tiers sur la commune de SAINT-JEAN-D'ILLAC. Il fait l'objet d'une convention de co maîtrise d'ouvrage entre le Département et Bordeaux Métropole.

La concertation publique préalable s'inscrit dans les dispositions réglementaires prescrites par l'article L.121-15-1 et suivants du code de l'Environnement.

Par délibération en date du 14 octobre 2019, l'assemblée départementale a décidé de soumettre le projet à concertation publique et en a défini les modalités. Un comité de pilotage associant les élus locaux s'est tenu le 12 novembre 2019 afin d'examiner le projet soumis à concertation.

La concertation publique préalable s'est déroulée du 18 novembre au 20 décembre 2019, durée pendant laquelle un dossier de présentation du projet, comprenant en annexe les plans des projets en cours d'étude, était consultable par le public, en mairie des communes de SAINT-JEAN-D'ILLAC et MERIGNAC, au siège du Département et de Bordeaux Métropole – Pôle Territorial Ouest, sur les sites internet du Département et de Bordeaux Métropole. Chaque dossier papier était accompagné d'un registre de recueil des contributions.

L'information relative à la concertation a été faite dans le journal Sud-Ouest du 22 novembre 2019, sur le site gironde.fr, par affichage en mairie et sur les réseaux sociaux.

Une réunion d'information publique s'est déroulée le 25 novembre 2019 à SAINT-JEAN D'ILLAC.

Au cours de la concertation, 17 contributions ont été recueillies dont :

- 4 contributions favorables au projet,
- 1 contribution défavorable,
- 12 contributeurs qui ne se prononcent pas sur le projet mais qui le commentent et l'amendent.

Le bilan de la concertation, joint au présent rapport, permet de relater le déroulement de la concertation. Pour chacune des contributions, le Département proposera aux contributeurs une réponse personnalisée.

Analyse des contributions pour le projet de voies réservées sur la RD106 :

L'analyse des contributions a permis de faire ressortir des attentes fortes d'une partie des citoyens pour un projet participant à la réduction de la saturation le long de cette voie et à la mise en place d'infrastructures favorisant le covoiturage, le transport en commun.

Des attentes fortes ont été exprimées pour des aménagements en faveur des modes actifs, pour les piétons et les cyclistes. Il a été demandé au Département de porter une attention particulière à la sécurité de ces usagers vulnérables, en particuliers lors de leurs déplacements aux abords des giratoires et des arrêts de cars.

La concertation a aussi été le lieu d'expression d'un certain scepticisme quant à la possibilité, pour des voies réservées au covoiturage et au transport en commun, de réduire effectivement la congestion.

Plusieurs contributions souhaitent que plus d'aires de covoiturage soient prévues le long de la RD 106, plus de transports en commun et une fréquence de passage des cars (cadencement) plus importante. Ce domaine est du ressort de la Région Nouvelle Aquitaine.

Plusieurs contributions déposées par les riverains, habitants ou acteurs économiques, attirent l'attention sur les problèmes d'inondations récurrentes, des secteurs du Baron et de la Péronnette ; ces remarques sont à rapprocher du phénomène d'imperméabilisation croissant des sols sur le secteur du projet.

Des craintes sur le plan acoustique ont également été formulées par plusieurs riverains, en réunion publique, notamment sur la nature du revêtement qui sera utilisé ou sur la mise en place éventuelle de protections acoustiques.

Conclusion et suites à donner pour le projet de voies réservées sur la RD 106 :

A l'issue de cette concertation publique, il est proposé de :

- poursuivre l'étude du projet, notamment en réaliser l'étude d'impact, dans une logique d'évitement et de réduction des impacts potentiels sur les milieux naturels et sur les riverains, le cas échéant de compensation des impacts résiduels. Cette étude permettra d'apprécier l'utilité publique du projet sur la base d'une analyse détaillée et quantifiée des coûts et avantages du projet,
- de poursuivre les réflexions sur les dispositifs d'accompagnement du projet qui permettraient d'accroître le report modal : développement d'aires de covoiturage, accompagnement des communes dans la mise en œuvre d'un maillage cyclable, échange avec la Région sur le développement de l'offre de transport en commun, développement des services de mise en relation des covoitureurs,
- prendre en compte dans la poursuite des études les réponses apportées à chacune des contributions, en particulier en s'attachant à optimiser et à sécuriser les déplacements 2 roues et piétons, en étant vigilant à l'égard de la protection phonique des habitations riveraines, à leur desserte ainsi que celle des entreprises, en veillant à l'intégration paysagère du projet,
- poursuivre le projet en associant largement les acteurs locaux à son élaboration.

Ces études seront conduites en 2020 permettant de statuer début 2021 sur l'opportunité de solliciter l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

En conséquence, la présente délibération consiste à :

- Approuver le bilan de la concertation publique préalable relative au projet de voies réservées au covoiturage et au transport en commun et de voie verte, sur la RD106, communes de SAINT-JEAN - D'ILLAC et MERIGNAC, et les mesures proposées pour y donner suite,

- Autoriser le Monsieur le Président du Conseil départemental à engager les procédures administratives et réglementaires nécessaires à la poursuite du projet.

Je vous saurais gré de bien vouloir en délibérer.

DECISION

Les propositions de Monsieur le Président du Conseil départemental sont adoptées.

Fait et délibéré en l'Hôtel du Département à Bordeaux, le 6 avril 2020.

Le Président du Conseil départemental,



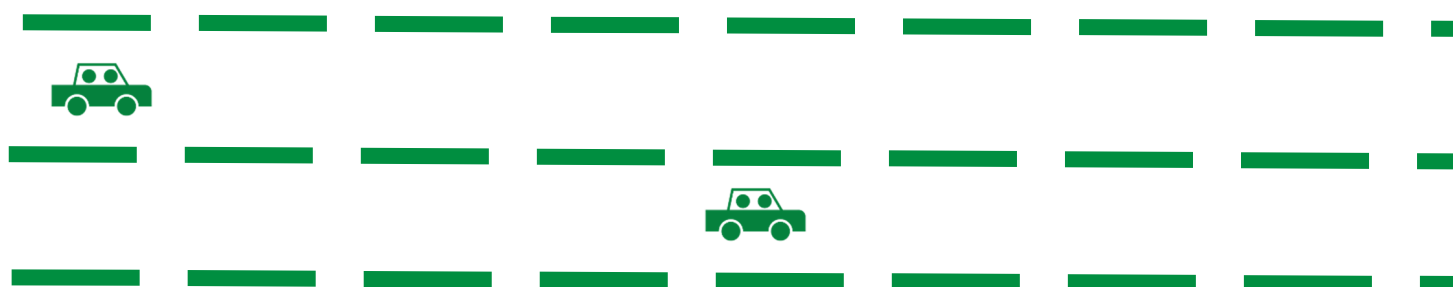
Jean-Luc GLEYZE
Conseiller départemental du
canton Sud-Gironde

RD 106

**COMMUNES DE SAINT-JEAN-
D'ILLAC ET DE MÉRIGNAC**

**VOIES RÉSERVÉES
AU COVOITURAGE ET AU
TRANSPORT EN COMMUN
CREATION D'UNE VOIE VERTE**

**BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE
PRÉALABLE RÉALISÉE DU
18 NOVEMBRE AU 20 DÉCEMBRE 2019**



**Dossier consultable sur
le site : gironde.fr**



SOMMAIRE

1. Introduction – rappel du projet	3
2. Déroulement de la concertation et méthodologie	4
3. Analyse quantitative et géographique des contributions	7
4. Synthèse des thématiques évoquées dans les contributions	8
4.1. Contribution défavorable au projet	8
4.2. Contributions favorables au projet	9
<i>a)</i> Sur le thème vélo et piétons	9
<i>b)</i> Sur le transport public	9
<i>c)</i> Sur le gain de temps	10
<i>d)</i> Sur le covoiturage	10
<i>e)</i> Sur les activités économiques	11
<i>f)</i> Sur la voiture et les infrastructures	11
<i>g)</i> Sur la sécurité	13
<i>h)</i> Commentaires divers	13
5. Synthèse des contributions et premiers éléments de réponses aux contributeurs	14
6. Conclusion	18

1. Introduction – rappel du projet

Le présent rapport a pour objet de présenter le bilan de la concertation publique préalable relative au projet de voies réservées au covoiturage et au transport en commun sur la RD 106 et au projet de création d'une voie verte. Ce projet concerne à la fois les communes de MERIGNAC et SAINT-JEAN-D'ILLAC.

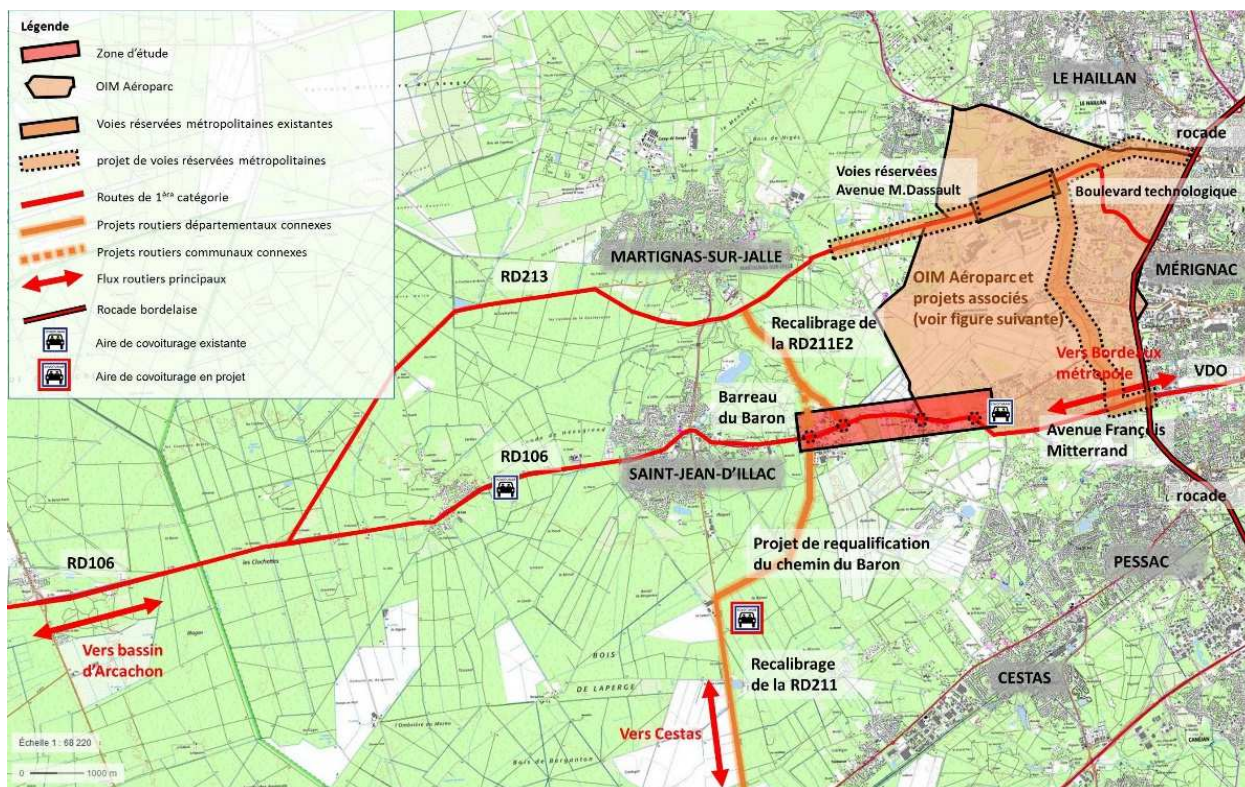
La RD 106 est un axe routier structurant reliant la Métropole bordelaise au nord du Bassin d'Arcachon. Elle est empruntée par un nombre important d'usagers, en croissance de 1 à 2 % par an, en lien avec le développement des zones d'emplois sur la partie Ouest de la Métropole.

La demande de déplacement est devenue inadaptée au réseau d'infrastructures existantes. Cela génère des zones de congestions quotidiennes aux heures de pointes du matin et du soir sur SAINT-JEAN-D'ILLAC et MERIGNAC. Le phénomène est aggravé dans le centre de SAINT-JEAN-D'ILLAC où la RD 106 croise la RD 211, axe Nord / Sud connaissent également une hausse du trafic.

Cette situation a conduit le Département de la Gironde à élaborer un schéma du réseau routier départemental avec l'objectif de fluidifier le trafic, favoriser le report modal vers les transports en commun, le covoiturage et le vélo et de préserver les cœurs des villes du trafic de transit.

Ce schéma comprend :

- Le recalibrage de la RD 211, depuis SAUCATS jusqu'à SAINT-JEAN-D'ILLAC, projet déclaré d'utilité publique en 2018,
- La requalification du chemin du Baron, voie communale, pour l'intégrer au réseau départemental, constituant un contournement sud-est de SAINT-JEAN-D'ILLAC,
- Le recalibrage de la RD 211^{E2} et sa jonction au giratoire du Baron constituant un contournement nord-est de SAINT-JEAN-D'ILLAC,
- L'aménagement de la RD 106 entre le giratoire du Baron et l'avenue François Mitterrand visant à fluidifier le trafic et favoriser le report modal. Le projet fait l'objet du présent dossier de concertation.



Le présent bilan de concertation porte sur l'aménagement de la RD106 sur 3.2 kms sur les communes de SAINT-JEAN-D'ILLAC et de MERIGNAC (partie située sur le territoire de Bordeaux Métropole). Le projet proposé consiste à un élargissement à 2x2 voies de la route existante, la réservation d'une voie dans chaque sens pour la circulation des transports en commun et des covoitureurs, le redimensionnement des carrefours giratoires pour fluidifier le trafic et la création d'une voie verte pour les piétons et cyclistes.

Remarque :

Le projet est porté en co-maîtrise d'ouvrage par le Département de la Gironde et Bordeaux Métropole qui a délégué au Département de la Gironde le portage des études, procédures réglementaires et travaux dans le cadre de l'article L 2422-12 du Code de la Commande Publique. Cette co-maîtrise d'ouvrage est formalisée par un convention entre les deux collectivités.

2. Déroulement de la concertation et méthodologie

La présente concertation publique préalable s'inscrit dans les dispositions réglementaires prescrites par l'article L.121-15 et suivants du code de l'Environnement.

Le dispositif et les modalités de la concertation ont été approuvés par délibération de l'assemblée départementale en date du 14 octobre 2019.

La concertation publique préalable s'est déroulée du 18 novembre au 20 décembre 2019. Elle avait pour objectifs :

- D'informer le plus largement possible tous ceux qui peuvent être concernés par le projet : usagers, riverains, élus, associations, chambres consulaires et organisations socioprofessionnelles etc,
- D'écouter et de dialoguer pour mieux prendre en considération les enjeux techniques, environnementaux, économiques et sociaux, mais aussi pour faire émerger les attentes de la population, et enrichir le projet.

Le public a été tenu informé du déroulement de la concertation par :

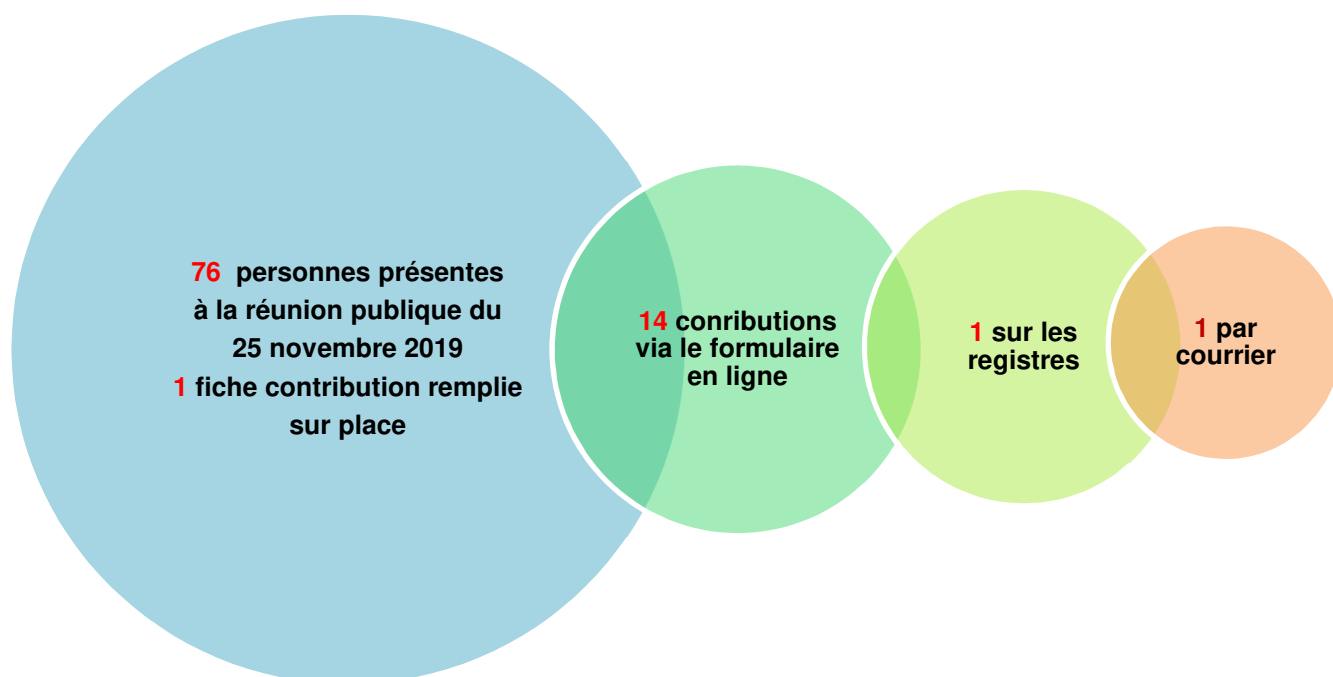
- Publications sur le site internet du Département de la Gironde et sur les sites internet des collectivités intéressées par le projet, dès le 18 novembre 2019.
- Publication sur le réseau social Twitter et Facebook;
- Annonces dans la presse écrite locale - journal Sud-Ouest édition du 18 novembre 2019,
- Affichages sur les panneaux communaux et en mairies,
- Distribution de dépliants dans les mairies et communautés de communes concernées.

Durant la période de concertation, un dossier contenant l'ensemble des informations utiles à la compréhension du projet a été mis à disposition du public en version papier dans chaque collectivité concernée par le projet et sur le site Internet du Département de la Gironde (www.gironde.fr).

Une réunion publique de lancement de la concertation s'est déroulée à Saint Jean d'Ilac le 25 novembre 2019.

Le public a été invité à faire part de ses remarques et suggestions sur le projet via un formulaire en ligne sur le site internet du Département de la Gironde, par courrier adressé au Département, ou sur l'un des registres mis à disposition dans les collectivités concernées par le projet.

Au cours de cette concertation, 17 contributions écrites ont été recueillies :



Le Département de la Gironde ainsi que Bordeaux Métropole remercient chacun des participants à cette concertation publique, que ce soit pour leur présence lors de la réunion publique ou pour avoir pris le soin de déposer une contribution écrite.

POINT METHODOLOGIQUE

Afin de traiter au mieux ces contributions, nous avons choisi une méthode qui se déroulera en 5 étapes :

- 1. Dans une première étape, nous proposerons une **analyse quantitative et géographique** des contributions,*
- 2. Ensuite, dans une seconde étape, nous proposerons une **retranscription** des contributions qui nous ont été faites en proposant leur classement thématique,*
- 3. Puis, dans une troisième étape seront déterminées les principales **thématiques** évoquées par les contributeurs,*
- 4. L'**analyse** et la **synthèse** de ces contributions feront l'objet de la quatrième partie de ce bilan ; celles-ci seront accompagnées de premiers éléments de **réponses** aux contributeurs de la part du Département de la Gironde.*
- 5. Enfin, le Département de la Gironde **répondra individuellement** à chaque contributeur par courrier postal.*

3. Analyse quantitative et géographique des contributions

Parmi les 17 contributions recueillies, se distinguent :

- 4 (23.5%) contributions sont favorables au projet,
- 1 contribution est défavorable (5.9%),
- 12 (70.6 %) contributeurs ne se prononcent pas mais font néanmoins des remarques et suggestions quant au projet.

Remarque : toutes les contributions sont valides et exploitables (aucun doublon).

Une analyse de la répartition géographique des contributions a été effectuée. Il en ressort :

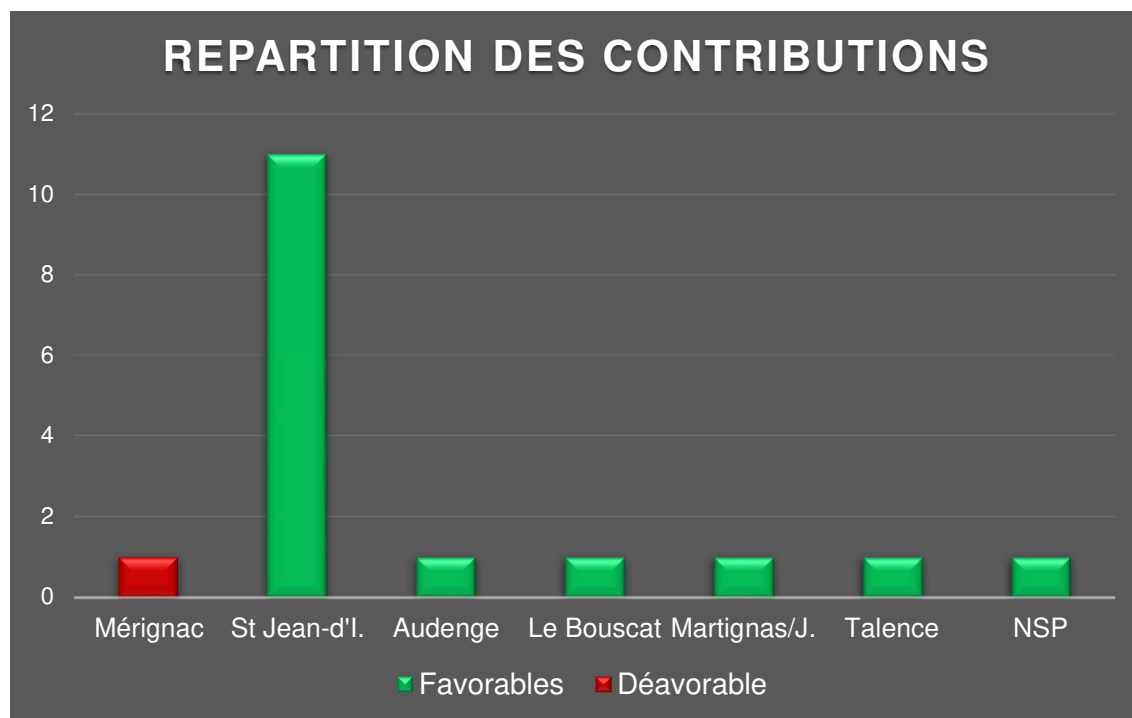
- 1 contribution provient d'une commune non spécifiée par son contributeur.
- 12 contributions (70,6%) proviennent de personnes résidentes dans l'une des deux villes concernées directement par le projet, à savoir :
 - 1 contribution (5.9%) provient de MERIGNAC,
 - 11 contributions (64.7%) proviennent de SAINT-JEAN-D'ILLAC (ville concernée directement par le projet).

Les 4 contributions restantes (23.5%) proviennent :

- 1 contribution provient d'AUDENGE,
- 1 contribution provient du BOUSCAT,
- 1 contribution provient de MARTIGNAS-SUR-JALLES,
- 1 contribution provient de TALENCE.

La contribution émanant d'une habitante de MERIGNAC est défavorable a projet. Tandis que les contributions émanant des personnes résidant à SAINT-JEAN-D'ILLAC sont soit favorables (2 personnes), soit ne se prononcent ni pour ni contre le projet (9 personnes) alors que ces résidents sont directement concernés par le projet.

L'histogramme suivant nous permet de géolocaliser les contributeurs :



Positionnement des contributeurs en fonction des zones géographiques

NB : Au regard du faible volume de contributions (17 contributions), l'ensemble des données recueillies ne sauraient être représentatives de l'avis des populations cumulées (81 600 habitants au total) des

communes de MERIGNAC (env. 73 000 habitants) et SAINT-JEAN-D'ILLAC (env. 8 600 habitants) directement concernée par le projet de voies réservées ou d'autres communes plus éloignées de celui-ci.

Egalement, on notera qu'une contribution émane d'une personne résidant à AUDENGE (env. 8 600 habitants), soit à 45 km du site du projet.

En résumé :

=> Presque tous les contributeurs résidant directement sur le territoire du projet de voies réservées (soit 12 contributions sur 17) se sont positionnés majoritairement en faveur du projet.

=> Le seul contributeur défavorable au projet habite à MERIGNAC.

=> Tous les contributeurs résidant sur les territoires limitrophes, voire parfois éloignés du projet de voies réservées (soit 4 contributions sur 17) sont également favorables au projet.

=> Un contributeur éloigné géographiquement du projet de voies réservées s'est aussi prononcé sur celui-ci.

4. Synthèse des thématiques évoquées dans les contributions

Comme déjà évoqué, nous n'avons recueilli qu'une seule contribution défavorable au projet. Nous allons traiter celles-ci en premier lieu. Ensuite, dans un deuxième temps, nous analyserons conjointement les contributions favorables et celles ne se positionnant pas quant au projet. Ce choix de méthode s'explique du fait que bon nombre des contributeurs qui ne se positionnent pas implicitement en faveur du projet d'une part l'amendent abondamment, et d'autre part n'émettent pas ou très peu de critiques négatives et de réserves sur le projet.

Comme il a déjà été précisé, des thématiques récurrentes ont été identifiées parmi toutes les contributions, à savoir :

1. Vélo et piétons,
2. Transport public,
3. Gain de temps,
4. Covoiturage,
5. Activités économiques,
6. Voitures et infrastructures,
7. Sécurité.

4.1. Contribution défavorable au projet

Bien que défavorable au projet, ce contributeur a émis des critiques constructives, ainsi que des suggestions vis-à-vis du projet. Ceci dénote un certain niveau d'implication dans le projet, même si au fond le contributeur reste défavorable :

- « J'habite en bordure de la 106. Votre projet implique certainement l'expropriation d'une partie de mon terrain et donc rajouter de la nuisance à celle que nous avons déjà.

- Les enfants ne peuvent pas sortir de St Jean-d'illac ou des Deux Poteaux sans transport en commun. Hors, celui-ci est trop rare, cher et très souvent plein. Donc les enfants restent sur la route (ce qui s'est

passé plusieurs fois pour mon fils et d'autres personnes que je connais) ; et donc les parents ou grand parent doivent prendre la route pour transporter les enfants alors qu'ils sont en âge d'être autonomes.

- Favoriser les transports en commun et les pistes cyclable sont des solutions moins onéreuses, et surtout plus efficaces.

- Il aurait été d'abord souhaitable de mettre une piste cyclable et un trottoir car de plus en plus d'entreprises s'implantent et de plus en plus de personne circulent à pied ou en vélo avec tous les dangers que cela implique.

- De plus dans l'esprit de réduction de la pollution, ce n'est pas en rajoutant des voies que cela va fluidifier, car au final l'encombrement se fera plus loin avec des risque d'incivilité.»

4.2. Contributions favorables au projet

Au total, 4 contributions (23.5%) sur 17 sont favorables au projet de voies réservées sur la RD 106. Celles-ci ont également fait l'objet d'une analyse très fine afin d'enrichir notre projet et de faire en sorte qu'il réponde au mieux aux souhaits des populations concernées par celui-ci.

Ainsi, ci-après, nous avons regroupé puis analysé conjointement les contributions favorables (4) au projet et celles ne se positionnant pas (12).

Egalement, certains contributeurs, bien que favorables au projet, émettent parfois des réserves, voire des remarques et opinions négatives. C'est en particulier le cas sur les thèmes de la sécurité, des aménagements piétons / vélo et sur le transport public.

a) Sur le thème vélo et piétons

Sur les 16 contributions analysées, 6 contributeurs évoquent la thématique vélo et piétons et y sont favorables. Globalement, ils demandent la création d'aménagements cyclables et piétons.

Actuellement, il n'y a pas dans la zone d'étude d'aménagements spécifiques pour les cyclistes. Ceux-ci doivent partager la voirie avec les autres véhicules routiers sur l'aire d'étude. Mais de part et d'autre de l'aire d'étude des pistes cyclables existent le long de la RD106 reliant le bourg de SAINT-JEAN-D'ILLAC au giratoire du Baron, et au sud de l'avenue François Mitterrand sur la commune de MERIGNAC.

L'essentiel des contributions concerne :

1. Des demandes d'aménagements cyclables dans le centre de SAINT-JEAN-D'ILLAC pour prioriser les piétons et les cyclistes.
2. Des demandes de création d'aménagements piétons et vélos sécurisés.
3. Une critique sur les pratiques cyclables au sein des communes du projet : « Croire que les illacais iront travailler à vélo sur MERIGNAC, Bordeaux ou Pessac, c'est être bien éloigné des réalités. Le déplacement à vélo ne s'entend qu'en zone intra urbaine ».
4. Une crainte évoquée : « Je suis à moitié convaincu et redoute tout particulièrement les passages pour piétons situés en sortie de rond-point ».

b) Sur le transport public

Au total, 5 contributeurs sur 16 émettent des avis et des demandes quant au futur transport public qui sera organisé sur les voies réservées. Sont rapportées ci-après les nombreuses contributions et demandes exprimées :

1. Demande de création d'un terre-plein central pour les arrêts de bus et mettre les voies de bus ouvertes au covoiturage sur celle de gauche.
2. Demande de créer une vraie route double voie car il ne me semble pas que SAINT-JEAN-D'ILLAC ait l'intention de rejoindre Bordeaux Métropole. Ce qui signifie que le nombre de bus est très faible ; donc créer une voie de bus pour 6 bus par jour c'est un peu excessif
3. Remarques techniques, craintes et des retours d'expérience quant au rayon de giration des autocars sur les futurs giratoires en présence : « Tenir compte de la difficulté à se lancer et à s'insérer pour les cars et bus dans ce type de giratoire, ce qui engendrera des bouchons derrière le véhicule. Souvent plus facile quand vous êtes sur l'extérieur des giratoires avec un véhicule lourd. Un car ou un bus mesure environ 12/13 mètres. Ils devront obligatoirement mordre dans le giratoire sur la voie de droite si le rayon n'est pas suffisant. Cela risque d'engendrer des accrochages. Difficultés à voir les véhicules à droite avec les angles morts des cars. Ce cas s'est déjà produit sur l'aire de covoiturage de Querquillas à Andernos-les-Bains. Le rayon était trop faible et les cars de la 601 ne pouvaient pas tourner dans cette aire sans monter sur le terre-plein central. Ils étaient bloqués par un rayon trop faible d'un côté et les stationnements de voiture se trouvant sur l'extérieur. Des travaux de réaménagement ont dû être réalisés».
4. « A la première lecture des documents, le positionnement, des voies de covoiturage au centre, m'a quelque peu interpellé. Lors de la réunion publique, j'ai bien entendu les arguments de fluidité pour que les nombreuses entrées particulières et d'entreprises, n'interfèrent pas avec les voies spéciales. Plus globalement, que ce soit dans le cas de votre projet ou de la variante que je décris, la gestion des arrêts TC me pose question quant à la sécurité de franchissement de la voirie par les piétons. Bien que des traitements pour casser la vitesse signaler et protéger existent, de prime abord, cela semble plus contraint à envisager. Et pourtant, le choix de la voie centrale dédiée me paraît une bonne idée. Compatible avec la notion de boulevard urbain qui requalifierait de façon cohérente ce secteur à mieux relier à la Métropole ».
5. « Augmenter également l'amplitude horaire, ce qui permettrait d'aller au spectacle à Bordeaux et de rentrer le soir ».

c) Sur le gain de temps

On notera que cette thématique est seulement évoquée par deux des contributeurs (parmi les favorables + NSP) qui ne se prononcent pas sur le projet mais le commentent et l'amendent de la manière suivante :

1. « Envisager ces grands travaux qui n'amélioreront le trafic qu'à la marge (gagner 3 à 4 minute, lu page 22) doit s'accompagner d'autres mesures facilitatrices : augmenter les cadences du bus Transgironde, et pas seulement aux heures de pointe, dans un souci d'économiser les dégagements de CO² et limiter la pollution ».
2. « Quel est l'intérêt de gagner 4 minutes sur 3.2 km et de se retrouver à nouveau coincé au rond-point de la Base 106, tout cela pour 5 millions d'Euros ? ».

d) Sur le covoiturage

Paradoxalement, bien que le projet de voies réservées concerne le covoiturage, peu de contributeurs ont évoqué ce thème.

Au total, seulement 6 des 16 contributeurs (4 favorables + 12 NSP) ont évoqué le covoiturage de la façon suivante :

1. « Je souscris totalement à la voie de covoiturage. Proposition : faire des ronds-points assez larges pour que ceux de la voie de gauche restent à gauche.».

2. « Réfléchir pour une valorisation de l'espace parking du covoiturage, par exemple :
 - Réalisation d'un parking de covoiturages sur pilotis (en amont des voies de covoiturage)
 - Production d'énergie électrique solaire (sur le parking)
 - Zone de chalandise autour du parking (entretien de véhicules, vente de journaux tabac etc...)
3. « Proposer une voie réservée au covoiturage et transports en commun, pourquoi pas, Vous pointez dans votre rapport que beaucoup de conducteurs solitaires effectuant le même trajet domicile -travail. Le PRSE2, préconisait dans ses conclusions, de favoriser les plans déplacement entreprise d'une part et d'autre part proposer aux employés des douches et abris vélos. Cette résolution restée à l'état de belle intention pourrait sans doute résoudre une partie du problème. Or le seul PDE qui existait pour la BA 106 a été supprimé »!
4. Pourquoi ne pas identifier d'aires de covoiturage supplémentaire ? Par exemple en sortie de SAINT-JEAN-D'ILLAC (RD106) vers MERIGNAC ? Cela afin d'encourager les illacais à covoiturer.
5. « J'encourage ceux qui sont favorables à ce genre de voie d'emprunter le soir celle de la RD 213 le soir entre 17h00 et 19h00. En résumé lorsque la circulation est normale, il est très surprenant de se faire doubler par la droite et à l'approche d'un rond-point cela est source d'accident ».

e) Sur les activités économiques

Comme on l'a vu, le contributeur défavorable au projet s'est exprimé sur ce thème. Egalement, l'un des 17 contributeurs est un acteur économique. Au titre d'une entreprise riveraine de la RD 106, celle-ci s'est exprimé et a alerté les collectivités sur le problème posé par des épisodes récurrents d'inondation : « La fermeture du magasin pour cause d'inondation a des conséquences non négligeables sur notre activité quand il arrive (fréquemment) que la voie soit inondée ».

f) Sur la voiture et les infrastructures

Au total, 10 des 16 contributeurs (soit 62.5% des contributeurs favorables + NSP) ont évoqué les sujets de la voiture ou des infrastructures routières, thèmes de prédilection de la concertation.

A noter que nous intégrons dans ce thème tant les autos que les poids lourds, la vitesse des véhicules ainsi que le stationnement auto. Voici comment cette thématique est évoquée à travers les multiples contributions :

1. « *Finally, un désengorgement n'aurait-il pas pu être obtenu grâce à la mise à niveau des routes secondaires du Baron, Dauphine et la création de l'échangeur de Martignas ?* »
2. « *Quid d'un itinéraire BIS pendant les travaux ? Ce projet se heurte à une infrastructure locale sous-dimensionnée* »
3. « *J'étais au conseil municipal entre 1983 et 1989. Nous avons travaillé sur le grand contournement de Bordeaux A10, A63, A62 et la pénétrante nord bassin (le Las, les Cantines, Chemin de la Princesse et sortie 12). L'idée était d'éviter la rocade à tous ceux qui n'ont rien à y faire (ne pas passer la rocade en 3 voies)* »
4. « *Propositions sur le « contournement moyen » intercommunal (Saint-Médard-en-Jalles, Martignas-sur-Jalles, Cap Ferret, SAINT-JEAN-D'ILLAC, Cestas, A63, Saucats...) :*
 - *Evitement du bourg Saint-Jean-d'Illac pour les liaisons « Cestas, A63 et le Cap Ferret »,*
 - *Soit par la création d'une voie rapide pouvant aussi servir de pare-feu entre Le Las et Les Cantines (ex- projet de pénétrante voie rapide Le Las, sortie 12*

- Soit par une obligation de passer par le giratoire Porte Océane, le giratoire du Baron et le giratoire des Cantines pour contourner SAINT-JEAN-D'ILLAC,
- Ou préconiser un itinéraire alternatif A63 Andernos empruntant la RD 1250 et rejoignant le RD 106 à Blagon. »

5. « Propositions sur la pénétrante avec voies de covoiturage RD106 :

- Une contre-allée est réalisée sur le giratoire de Péronette à remontée sur Bordeaux.
- Il serait judicieux de réaliser aussi deux contre-allées,
- L'une entre le giratoire de Péronette et le 2770 avenue de bordeaux,
- L'autre contre-allée du giratoire du baron vers le 2722 avenue de bordeaux "signalé en bleu foncé document ci-joint"

Avantage : maintenir et développer l'accès aux commerces et entreprises de première ligne ; sécuriser l'accès au RD106 (la sortie du 2770 a causé 4 accidents). »

6. « Nous avons une gare à Pierroton. Si le train s'y arrêta, avec un tarif multimodal il serait certainement privilégié, à la voiture pour se rendre au tram. En bref, je pense qu'il faut voir beaucoup plus large en matière d'aménagement que ces 3 km de voie verte qui ne résoudre aucun problème, surtout avec le développement programmé d'activités autour de l'Aéroport. Par exemple, sur SAINT-JEAN-D'ILLAC, nous avons plusieurs ronds-points desservant une zone d'activités. Un seul accès avec des rues intra zone serait certainement préférable. De même les camions qui empruntent de plus en plus le CD 106 entre la rocade et le Bassin pourraient avantageusement être déviés depuis la rocade, sortie 10, vers la déviation de Martignas, faite pour ça. »
7. « A ce jour, les problèmes que je rencontre quotidiennement proviennent surtout du trafic routier arrivant de la RD211E2. Le matin, le trafic provenant de Bordeaux sur la D106 est relativement faible. Cela permet aux voitures arrivant de la RD211E2 de s'insérer facilement dans le giratoire de Perronette. De ce fait les véhicules arrivant de SAINT-JEAN-D'ILLAC sur la RD 106 sont considérablement ralentis. Si un feu tricolore était installé, une partie de ce trafic serait peut-être mieux régulé. »
8. « Le dossier ne donne aucune précision sur la manière de résoudre les points de congestions que sont : le matin l'entrée sur le giratoire de la Peronette du fait du trafic provenant de Martignas qui a la priorité et le soir l'entrée sur le giratoire de Beutre en provenance de Beutre du fait de la priorité du trafic provenant de la VDO. L'arrivée du trafic supplémentaire provenant de l'autoroute depuis la déviation est de SAINT-JEAN-D'ILLAC amplifiera encore le phénomène. Le transfert du trafic du giratoire de la Peronette vers celui du Baron (raccordement de la D211E2 sur ce rond-point) ne fera que déplacer le problème.»
9. « Concernant le giratoire de Beutre, vous avez sans aucun doute constaté que, lors des travaux de la BA106, le déplacement de l'entrée/sortie de la base et la suppression du feu améliorerait énormément l'accès à ce giratoire. Cette expérience fortuite va-t-elle être exploitée ? »
10. « Pourquoi le projet de demi-échangeur sur la déviation de Martignas n'a-t-il pas été associé à cette présentation? Les aménagements formant un tout cohérent, j'espère. «
11. « Malgré l'amélioration de l'infrastructure induite par la réalisation de ce projet, les giratoires constitueront toujours le point d'achoppement. »
12. « Le détournement de la circulation de transit est à encourager ou à forcer (en particulier les PL). »

13. « Des aménagements sont-ils prévus pour "casser" la vitesse sur les 2x2 voies? (ex. dos d'âne) »
14. « Je partage évidemment et incontestablement les constats sur la saturation grandissante de ce tronçon d'axe D106 car, bien que les trafics soient croissants, je peux témoigner que la congestion forte ne s'opère que dans un sens le matin et dans l'autre le soir. Le "contre-flux" n'est pas gêné à ce jour et est loin de l'être. Donc une variante alternative d'aménagement d'une seule voie réservée réversible en position centrale pourrait être à considérer. »
15. « Prenant connaissance des profils en travers imaginés, des dimensionnements-gabarits des voies à configurer (ou reconfigurer), il y a en effet des cas où l'emprise nécessaire va être contrainte, et, l'insertion d'un tel projet décrit dans votre dossier va imposer un ruban de voirie massif dans des zones d'activités ou construites. Est-ce là où l'emprise est la plus contrainte ou bien de façon globale sur tout le linéaire de l'étude, ne faudrait-il pas considérer une alternative qui serait : - sans remettre en cause la création de cheminements modes actifs - confortables et sécurisés, de prévoir uniquement une seule voie centrale réservée TC + covoiturage, de nature réversible (c'est-à-dire qui fonctionne dans le sens de la plus grande demande le matin (sens SAINT-JEAN-D'ILLAC vers Métropole et inversement à l'HP du soir) ? »

g) Sur la sécurité

Au total, 2 des 16 contributeurs (favorables + NSP) se sont exprimés sur le thème de la sécurité. On notera que cette thématique est évoquée indirectement quand les contributeurs demandent l'éloignement du trafic poids lourds de la RD 106 ou des aménagements cyclables et piétons sécurisés (voir chapitre ci-avant n°a) - vélos et piétons) :

1. « Lorsque le trafic est très dense, l'arrivée à un rond-point est source de tension entre ceux qui sont sur la voie de gauche qui se rabattent pour éviter de se faire doubler, et ceux de droite qui forcent le passage. Donc ce genre de voie de voie n'est viable que si ceux de gauche restent à gauche et ceux de droite restent à droite. »

h) Commentaires divers

Cette rubrique englobe des contenus plus subjectifs et des remarques des contributeurs qui n'entrent pas dans les sept principales thématiques que nous avons distinguées initialement. Nous avons souhaité citer néanmoins ces éléments qui nous paraissent riches d'enseignements.

Certains commentaires relatent de situations personnelles aux contributeurs qui tiennent à préciser leur vécu, leurs sentiments parfois vis à vis de la situation actuelle ou du projet de voies réservées. Tandis que d'autres contributeurs font part de leurs incertitudes, de leurs craintes ou interrogation sur un projet nouveau.

1. « Hydrographie (voir photos) : je rencontre un grave problème d'inondation ainsi que toute la partie aval RD106, rond-point du baron et chemin du Baron. »



2. « A ce jour toute la zone d'activité économique est surélevée en moyenne de 1 mètre. Mon terrain sert de bassin de rétention des eaux pluviales, le seul sans remblais. »
3. « Je note que ce dossier est très bien renseigné sur les causes de l'engorgement du RD 106, liées essentiellement à l'urbanisation galopante, tant sur SAINT-JEAN-D'ILLAC que sur le Nord Bassin, sachant que les principaux bassins d'emplois se situent sur MERIGNAC et ce cadran de la Métropole. Cela pose le problème de l'aménagement du territoire et de la maîtrise de l'urbanisation. Sinon dans 10 ans, voire moins le problème sera identique. »
4. « Je pense qu'en corrélation avec les autres dispositifs prévus cela semble être une bonne chose. Il faut néanmoins être très soucieux, très pédagogues avec les habitants qui seront impactés par un tel aménagement. C'est avec eux qu'il faut avancer. »
5. « Le directeur du restaurant Patapain informe que le rond-point jouxtant notre site a été fermé ce jour pour cause d'inondation sur la voirie. Cette fermeture a des conséquences non négligeables sur notre activité et il arrive fréquemment que la voie soit inondée. Des travaux sont-ils envisageables par vos services afin de permettre le stockage des eaux ailleurs que sur la voie publique ou sur notre parking ? »
6. « Usager quotidien de la RD106 entre le bourg de SAINT-JEAN-D'ILLAC et Beutre aux heures de pointe, je suis tout à fait favorable par rapport au projet de création de voies réservées et d'une piste cyclable entre les giratoires du Baron et du Pont de Briques. Je précise que j'emprunte la RD 106 le matin en direction de MERIGNAC vers 7h et le soir vers 18h de MERIGNAC vers SAINT-JEAN-D'ILLAC à vélo. En l'état actuel des infrastructures et du niveau de circulation, c'est évidemment dangereux pour moi. »

5. Synthèse des contributions et premiers éléments de réponses aux contributeurs

Dans le détail, voici quelques premiers éléments d'analyse relative aux 7 thèmes énoncés. Pour chacun de ces thèmes, le Département de la Gironde propose divers éclairages et premiers éléments de réponse :

Une demande **d'aménagements cyclables et piétons sécurisés** est exprimée dans le cadre de cette concertation.

Réponse du Département de la Gironde :

- La valorisation des modes de déplacements actifs (vélo et marche) fera l'objet d'un volet spécifique dans les études à venir. Une réflexion approfondie sur ce point sera menée tant avec

les élus locaux que la population et les associations locales, notamment sur les opportunités en présence sur le territoire de projet.

- Le projet proposé comprend la réalisation d'aménagements cyclables isolés de la chaussée sur l'ensemble du linéaire, permettant de relier les pistes de part et d'autre.

Il existe une forte attente d'un service de **transport public** (autocars interurbains) de grande qualité proposant à la fois un très important cadencement, une grande amplitude horaire et une grande régularité, gages de fiabilité et d'une éventuelle augmentation de la part modale transport public.

Le modèle d'arrêt de cars proposé semble interroger les contributeurs, et incite à quelques réserves et craintes en termes d'efficacité de trafic et de sécurité.

Réponse du Département de la Gironde :

- Afin d'appréhender plus finement l'efficacité et l'exhaustivité de l'offre de transport public à venir, la Région Nouvelle-Aquitaine, autorité organisatrice de mobilités est associée au projet et sera sollicitée dans le cadre des études à venir.
- Le projet de RER métropolitain, dans son volet routier, prévoit à terme la mise en place de lignes de car express, comme une première expérimentation est actuellement menée entre Créon et Bordeaux via la RD936.
- Des arrêts d'autocars Transgironde existent à l'heure actuelle. Les arrêts sont en encoche. Il s'agit dans le projet d'anticiper une plus grande fréquence de transport en commun et le report modal souhaité par la création de voies réservées. Dans le projet proposé, les arrêts de cars sont positionnés en sortie de chaque giratoire. Leur implantation axiale et leur configuration ont divers objectifs : faire ralentir les véhicules en sortie de giratoire tout en maintenant une fluidité du trafic, sécuriser au mieux les traversées piétonnes et la visibilité de tous les usagers, faciliter l'insertion des bus dans la voie réservée, et mettre les carrefours aux normes PMR - personnes à mobilité réduite afin de faciliter leur accès aux cars.

Le volet **environnement** évoqué en réunion publique et débattu n'a pas fait l'objet de contribution écrite. Nous prenons néanmoins le parti de l'évoquer au regard de l'importance de la biodiversité en présence sur le territoire de projet et en périphérie de celui-ci.

Rappels du Département de la Gironde :

- La concertation vise à faire émerger les attentes de la population vis-à-vis du projet, tout en prenant en compte les enjeux techniques, environnementaux, économiques et sociaux afin d'élaborer la réponse la plus adaptée. Celle-ci devra chercher à éviter ou réduire les différents impacts de toute nature, et éventuellement à compenser les impacts résiduels. C'est au regard de cette évaluation exhaustive et objective que l'utilité publique du projet pourra être évaluée et donner lieu à une enquête publique.
- Cette procédure d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) à venir permettra de statuer sur l'utilité publique ou non du projet.
- L'Etude d'Impact comportera également un volet air destiné à caractériser la qualité de l'air existante et à apprécier les impacts du projet sur celle-ci.
- Les inventaires écologiques réalisés préalablement à la concertation témoignent de cette richesse écologique. Des adaptations pourront encore être opérées de manière à préserver les zones les plus riches en termes de biodiversité.
- Le projet s'inscrit dans le cadre d'une réglementation stricte en matière d'environnement, en effet, le projet sera soumis à :
 - Une évaluation environnementale comprenant notamment une notice d'incidence sur les sites NATURA 2000 dont le contenu et les modalités d'instruction sont régies par les articles le L.122 et suivants du Code de l'Environnement.
 - Une procédure de demande d'autorisation environnementale unique au titre de la Loi sur l'eau et les milieux aquatiques accompagnée entre autres d'une demande de dérogation

pour atteindre à des espèces protégées dont le contenu et les modalités d'instruction sont régies par L181-1 et suivants du Code de l'Environnement.

- Le Département a également choisi de faire certifier le projet Haute Qualité Environnementale (HQE Infrastructures) qui conduit à aller au-delà de la réglementation. Ainsi, les études à venir s'attacheront à mettre en place une démarche optimale d'évitement, de réduction et en dernier lieu de compensation des impacts du projet sur la biodiversité.
- Le Département associera les associations et acteurs environnementaux du territoire dès la fin de la présente concertation afin de prendre en compte au mieux et le plus en amont possible les enjeux liés à la biodiversité du territoire et les actions pertinentes à mener. Les études de conception du projet et les travaux seront suivis par un écologue.

Le **gain de temps** est évoqué par deux fois parmi les contributions. Ceux-ci remettent en question le projet en évoquant un faible gain de temps trop insuffisant proportionnellement au coût de ce projet d'infrastructure.

Réponse du Département de la Gironde :

- Au-delà de la seule question du gain de temps sur le tronçon de route concerné par le projet, l'objectif est de favoriser le report modal des usagers de la RD113, de l'autosolisme vers le transport en commun, le covoiturage ou encore le vélo. A terme, il doit permettre à plus de monde de se déplacer, en utilisant moins de véhicules, ce qui permettra une réduction des consommations énergétiques et des émissions de polluants et gaz à effets de serre.
- Cette incitation au report modal profitera aussi aux tronçons de voiries en amont et en aval du projet, contribuant à un désengorgement du réseau sur une zone plus vaste que sur le seul projet.

Le thème du **covoiturage** est abordé sous de multiples angles dans les contributions. Il est surtout évoqué sous l'angle des nécessités de prévoir de nombreux parkings autos pour optimiser son organisation logistique.

Réponse du Département de la Gironde :

- Actuellement, il existe une aire de covoiturage à Saint Jean d'Illac et à Mérignac, à l'extrémité du projet. D'autres aires existent sur l'itinéraire de part et d'autre de la zone de projet (à Andernos sur la RD106 notamment). Ces aires ne sont à ce jour pas encore saturées. En fonction de l'évolution des pratiques le Département veillera à développer ce maillage d'aires de covoiturage pour répondre à la demande des usagers.
- Le développement d'outils de mise en relation des covoitureurs sera examiné en partenariat avec les différentes collectivités concernées, et notamment les autorités organisatrices de mobilité.

La voiture et les infrastructures ont été les thèmes le plus abordés par les contributeurs. Certains contributeurs préféreraient que les voies réservées soient situées sur la voie latérale (plutôt qu'en axial). Des réserves ont été émises quant à l'efficacité d'un tel aménagement routier. Des craintes ont aussi été exprimées par rapport à la situation de la circulation pendant la durée des travaux.

Réponse du Département de la Gironde :

- Concernant les effets attendus de ces futures voies réservées au transport public et covoiturage avec création d'une future voie verte, comme indiqué dans le dossier de concertation, les études

de trafics réalisées montrent une augmentation de 1 à 2 points par an du trafic auto actuellement à 20 000 véhicules / jour. Cet état de fait rend indispensable la réalisation de nouvelles infrastructures routières aptes à réguler au mieux le trafic et la congestion en présence sur la RD106 et voies limitrophes. La réalisation de voies réservées est un parti pris aussi innovant que stratégique du Département de la Gironde et de Bordeaux Métropole qui souhaitent insuffler, grâce à une nouvelle génération d'infrastructures, de nouvelles pratiques de déplacement moins consommatrices en espace et surtout moins polluantes.

- Il existait deux possibilités de positionnement des voies réservées : axial ou bilatéral. Après analyse, les deux maîtres d'ouvrage ont opté pour des voies réservées en situation axiale. Ce principe d'aménagement s'est avéré le plus opportun pour plusieurs raisons essentielles : garantir un niveau de sécurité maximal des voies et accès riverains, pour faciliter l'insertion des transports en commun et des covoitureurs aux giratoires et favoriser le dépassement par la gauche de la voie la plus rapide en période de pointe
- Du fait de leur nature, les voies réservées n'auront pas vocation à augmenter le trafic routier mais au contraire à inciter à des changements de comportements dans les pratiques quotidiennes de déplacements des usagers. Ces reports modaux permettront de fluidifier le trafic et de fiabiliser d'avantage les trajets en terme de durée de déplacement.
- Le phasage des travaux sera déterminé de manière à réduire les perturbations de la circulation. La RD 106 est déjà construite, le chantier consistera à élargir la plateforme actuelle, qui restera en service pendant toute la durée du chantier.

Le thème de la **sécurité** est très largement abordé par les contributeurs. Les contributions évoquent la dangerosité due à la présence de poids lourds en circulation sur la RD 106, la vulnérabilité des piétons, cyclistes, et en particulier des plus jeunes (scolaires).

Réponse du Département de la Gironde :

- Pour rappel, trois accidents corporels ont été relevés sur la période 2015/2017 sur la section d'étude de la RD106. Ils ont été recensés en plein jour, ont impliqué dans des collisions frontales à chaque fois deux véhicules sur des tracés rectilignes et dans des conditions normales. Ils ont engendré au total 9 victimes, dont 1 décès et 6 blessés.
- Au regard de ces données accidentologiques le projet prévoit une amélioration de la sécurité de tous les usagers. Ainsi, il a été prévu sur la RD 113 l'aménagement d'un terre-plein central (TPC) afin d'empêcher les chocs frontaux. Egalement, les aménagements cyclables (dont franchissement RD 113), arrêts de transport public et parkings de covoiturage feront l'objet d'études et d'aménagements spécifiques pour assurer la sécurité des usagers.
- Du fait des voies de bus axiales, le dépassement par la gauche sera favorisé, la voie de gauche étant la file la plus rapide en heure de pointe.
- Sur les giratoires pourront être prévus des dispositifs de ralentissement et un rapprochement maximum des passages piétons et personnes à mobilité réduite - PMR - afin de garantir une visibilité et une sécurité maximum de ces usagers.
- Les cheminements riverains adjacents à la RD 106 (notamment entrées / sorties de domicile) pourront être sécurisés, le cas échéant, par un système de contre-allées.

6. Conclusion

L'analyse des contributions a permis de faire ressortir des attentes fortes d'une partie des citoyens pour un projet participant à la réduction de la saturation le long de cette voie et à la mise en place d'infrastructures favorisant le covoiturage, le transport en commun.

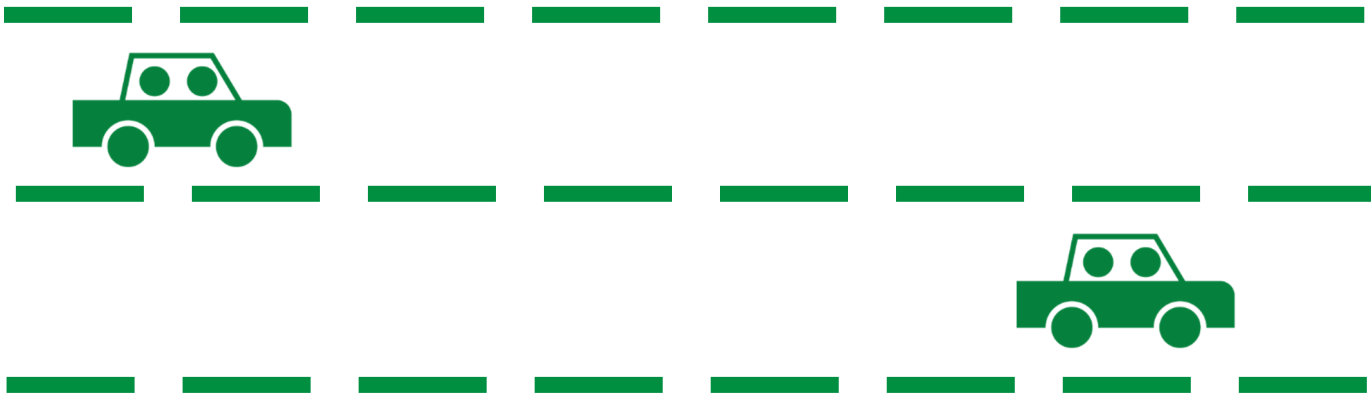
Des attentes fortes ont été exprimées pour des aménagements en faveur des modes actifs, pour les piétons et les cyclistes. Il a été demandé au Département de porter une attention particulière à la sécurité de ces usagers vulnérables, en particuliers lors de leurs déplacements aux abords des giratoires et des arrêts de cars.

La concertation a aussi été le lieu d'expression d'un certain scepticisme quant à la possibilité pour des voies réservées au covoiturage et au transport en commun de réduire effectivement la congestion.

A l'issue de cette concertation publique, il est proposé de :

- poursuivre l'étude du projet, notamment en réaliser l'étude d'impact, dans une logique d'évitement et de réduction des impacts potentiels sur les milieux naturels et sur les riverains, le cas échéant de compensation des impacts résiduels. Cette étude permettra d'apprécier l'utilité publique du projet sur la base d'une analyse détaillée et quantifiée des coûts et avantages du projet,
- de poursuivre les réflexions sur les dispositifs d'accompagnement du projet qui permettraient d'accroître le report modal : développement d'aires de covoiturage, accompagnement des communes dans la mise en œuvre d'un maillage cyclable, échange avec la Région sur le développement de l'offre de transport en commun, développement des services de mise en relation des covoitureurs,
- prendre en compte dans la poursuite des études les réponses apportées à chacune des contributions, en particulier en s'attachant à optimiser et à sécuriser les déplacements 2 roues et piétons, en étant vigilant à la protection phonique des habitations riveraines, à leur desserte ainsi que celle des entreprises, en veillant à l'intégration paysagère du projet,
- poursuivre le projet en associant largement les acteurs locaux à son élaboration.

Ces études seront conduites en 2020 permettant de statuer début 2021 sur l'opportunité de solliciter l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.



**Dossier consultable
sur le site : gironde.fr**