

SYBARVAL



SCoT

Bassin d'Arcachon
Val de l'Eyre



Les ateliers thématiques

Atelier :
Déplacements et intermodalité
Compte-rendu et
restitution des travaux d'atelier
du 13 mars 2009

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Compte-rendu

03/2009

provisoire

étape

définitif

Hangar G2 Bassin à flot n°1
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33

quai Armand Lalande
Fax : 33 (0)5 56 99 89 22

BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
e-mail contact@urba.org



Participants

Co-présidents : M. F. Deluga, maire du Teich
M. F. Gauthier, maire de Lugos

Les élus :

M. JF Renard, Mairie de Lège Cap Ferret
M. M. Fouquet, Mairie de Gujan Mestras
M. JJ. Gensous, Mairie de Belin-Beliet
M. JB. Vignacq, Mairie de Marcheprime
Mme J. Lecoq, Mairie de Mios
M. P. Belliard, Mairie de Biganos
M. A. Morvan, Mairie d'Arès
M. Y. Darriet, Mairie du Barp
M. C. Socolovert, Mairie du Teich

Coordonnateur Sybarval : M. M. Mayenc

Animateurs A'urba : M. JB Rigaudy, Mlle C. Martin, Mme Sylvia Labèque

Rédacteur compte rendu A'urba : Mme Valérie Diaz

Expert A'urba : M. B. Mc Clure

Personnes qualifiées

M. P. Baillet, Cete du Sud-ouest
M. M. Laulom, Cete du Sud-ouest
M. A. Le Rousic, DDE
M. D. Province, Conseil Régional d'Aquitaine
M. J. Fanchon, Conseil Général de la Gironde
M. F. Perrière, RFF

Personnes publiques associées

M. F. Painchault; DDE
Mme G. Ménard, Conseil Général de la Gironde
Mme C. Breuillet, Conseil Général de la Gironde
M. S. Radondy, Conseil Général de la Gironde
M. Knipper, SNCF
M. R. Goeller, SNCF
Mme P. Riedling-Truck, PNR des Landes de Gascogne

Membres communautaires et techniciens

Mme Durif, CdC du Val de l'Eyre
M. D. Riskal, COBAN
M. E. Jaubert, Pays Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre

M. M. Nolibé, Union des Bateliers Arcachonnais

M. JC Duhard, COBARTEC

Excusé(e)s

M. A. Berthelet, Mairie d'Andernos les Bains
M. Criqui, DRE



Ordre du jour

> Axes de travail proposés et déroulement de l'atelier

Propos introductif : M. François Deluga

Les objectifs du groupe de travail : M. Michel Mayenc

1. Cadrage préalable :

Le champ des contraintes : les nouveaux principes du Grenelle de l'environnement et le contenu d'un PADD

Sylvia Labèque/Jean Baptiste Rigaudy/
Bert Mc Clure

2. Comment répondre aux nouveaux enjeux d'accessibilité extérieure et aux nouvelles pratiques (LGV, A63) ?

Introduction

M. JB Rigaudy

Accessibilité et attractivité du territoire : les effets des LGV

M. F Perrière, RFF

Le réseau autoroutier : capacités et niveau de service

M. A Le Rousic, DDE

Réactions, débats

3. Comment réduire la forte dépendance du territoire à une offre majoritairement routière au profit d'une offre en transports collectifs développée ?

Introduction

M. JB Rigaudy

Vision prospective des émissions de gaz à effet de serre et de polluants dues aux transports sur le territoire du bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre

M P. Baillet (Cete)

Les enjeux TC portés par les services du Conseil Régional d'Aquitaine

M D. Province

Les enjeux TC portés par les services du Conseil Général de la Gironde

M J. Fanchon

Le TCSP comme support d'une organisation urbaine maîtrisée

M JB Rigaudy/Melle C. Martin

Réactions, débats



4. Comment redistribuer le trafic pour redonner aux voies locales et intercommunales leur fonction première et pacifier la circulation ?

Introduction

M. JB Rigaudy

Les enjeux portés par les services de l'Etat

M. A Le Rousic, DDE

Le projet de déviation de la RD3 : entre risques et opportunités

M. B. Mc Clure

M JB Rigaudy/Melle C. Martin

Réactions, débats



Compte-rendu



1. Cadrage préalable :

> Restitution des travaux des ateliers précédents

M Mayenc, Sybarval

Les principaux points qui se dégagent des 4 ateliers¹ qui ont déjà eu lieu sont les suivants :

- Le territoire du SCOT doit se préparer à accueillir une population nombreuse (de l'ordre de 70 000 habitants à l'horizon 2030), et il paraît probable de le faire dans l'enveloppe capable constructible des documents actuels sous réserve de modifier la forme de l'urbanisme ???
- La nécessité de définir dans le cadre du SCOT une trame verte et bleue
- La nécessité de développer l'économie productive pour accueillir 70 000 habitants supplémentaires car l'économie résidentielle apparaît insuffisante pour les populations en place.

> Les orientations nouvelles fournies par le Grenelle de l'Environnement

S. Labèque, A-urba

Le Grenelle de l'environnement s'oriente :

- Vers une planification plus stratégique, plus opérationnelle, plus programmatique dans le temps et faisant intervenir des notions de phasage,
- Vers une planification déclinée à plusieurs échelles : de la grande échelle du territoire du SCoT, à la nécessité de travailler à des échelles plus fines des villes et des quartiers,
- Vers un lien plus étroit entre urbanisation nouvelle, renouvellement urbain et organisation des transports collectifs avec, par exemple, le développement d'outils permettant de définir des densités minimales autour des gares ou des arrêts de transports collectifs.

En ce sens, le SCOT peut être exemplaire du point de vue de la loi Grenelle II que la révision du SCOT se doit d'anticiper.

JB Rigaudy, A-urba

La loi Grenelle II n'est pas bouclée mais certains de ses aspects semblent incontournables dans le cadre de la révision du SCOT, en particulier :

- définir précisément la trame bleue et les espaces naturels,
- travailler de concert organisation urbaine et desserte en transports collectifs,
- intégrer la notion de « ville de proximité » permettant des déplacements moins polluants car diminuant la nécessité de recourir aux déplacements motorisés.

1 Pour mémoire, les 4 ateliers sont les suivants:
Prospective et croissance urbaine, 21 janvier 2009
Environnement et partage de l'espace, 28 janvier 2009
Habitat et mode de vie, 5 février 2009
Développement économique et tourisme, 12 février 2009



2. Comment répondre aux nouveaux enjeux d'accessibilité extérieure et aux nouvelles pratiques (LGV, A63) ?

Introduction

JB Rigaudy, A-urba

Il s'agit ici de rechercher des pistes communes partagées et mises au débat au regard de la question de l'accessibilité globale du territoire. Celle-ci est soumise à différents cycles :

- des cycles quotidiens,
- des cycles de week-end,
- de vacances,
- ou encore des « cycles européens » liés au passage du transit entre le nord de l'Europe et la péninsule ibérique.

Accessibilité et attractivité du territoire : les effets des LGV

F Perrière, RFF

L'amélioration de l'accessibilité depuis Paris avec la LGV SEA (Tours-Bordeaux) :

- échéance de réalisation du projet 2015-2016 (Appel d'offres pour la concession lancé)
- Bordeaux à 2h/2h10 de Paris
- Gain de temps pour les liaisons entre Paris et tous les territoires situés au sud de Bordeaux

L'amélioration des liaisons avec le sud :

A l'issue du débat public organisé en 2006, RFF s'est prononcé pour le scénario 3 (Est des Landes) qui assure une desserte du territoire landais. L'enquête publique doit intervenir en 2011.

Parallèlement, afin de prendre en considération les demandes formulées à l'occasion du débat public, des études complémentaires sont engagées sur :

- l'amélioration de la ligne existante vers le sud,
- l'amélioration de la desserte du bassin d'Arcachon à savoir l'amélioration des liaisons avec l'agglomération bordelaise, d'une part, et l'étude des possibilités d'amélioration entre le bassin et le sud. L'étude doit, en particulier, préciser le niveau de pertinence de l'offre.

L'aménagement des lignes existantes sera proposé au contrat de projet Etat/Région 2013-2020.



Les projets sur le réseau routier national concernant le SCOT Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre

A. Le Rousic, DDE

L'A63, un maillon du corridor atlantique au sud de Bordeaux vers l'Espagne

- Aménagement progressif à 2X3 voies des 102 km de l'actuelle RN10-A63 entre Salles et Saint Geours de Maremne dans le cadre d'une mise en concession pour répondre à la congestion du réseau et aux problèmes de sécurité
- Dès 2012, mise à 2X3 voies de 2 créneaux de 15 km puis mise à 2X3 voies de la totalité du linéaire (délai à définir avec le prochain concessionnaire)
- A terme portion à péage avec système de demi péage c'est à dire que si l'infrastructure est utilisée en interne le péage n'est pas acquitté.

L'A63 en Gironde entre la rocade bordelaise et l'A660

Une étude d'opportunité visant à réfléchir à toutes les solutions possibles sur l'infrastructure existante en concertation avec les partenaires et les collectivités locales va être menée afin :

- d'améliorer les conditions de circulation et assurer un fonctionnement satisfaisant du corridor nord-sud Atlantique,
- de réduire les nuisances générées sur le cadre de vie et l'environnement.

Cette étude pourra être complétée, si nécessaire par l'examen du traitement de l'A63 entre la bretelle desservant le bassin d'Arcachon et Salles.

L'élargissement à 2X2 voies de l'A660 entre le Teich et la Hume

- Fin 2007, ouverture à 2X2 voies de la section entre le Teich et le giratoire de Césarée,
- Fin 2008, mise en service de la section Césarée – La Hume,
- Des travaux d'aménagement paysagers en cours,
- Le principe de shunt du giratoire de Césarée à l'étude,
- Une consultation pour équipement dynamique en préparation.

Un point sur les enquêtes déplacements en cours sur la Gironde

Les collectivités territoriales girondines et l'Etat ont lancé une série d'enquêtes pour avoir une vision de la mobilité tous modes et tous types de déplacements en Gironde :

- Enquête « Ménages-Déplacements » sur le périmètre du Sysdau sous maîtrise d'ouvrage CUB,
- Enquête « Grand Territoire » sur le reste du département girondin sous maîtrise d'ouvrage CG33,
- Enquête « cordon routier » autour de l'agglomération bordelaise sous maîtrise d'ouvrage Etat.

Par ailleurs, des enquêtes embarquées dans les transports collectifs sont menées sur la CUB en 2008 et dans les TER en 2009.

Réactions et débat

M Duhard (Cobartec) rappelle que la Cobartec était favorable au tracé 1bis qui faisait passer la LGV sur le corridor Atlantique, tracé par ailleurs soutenu par les élus du bassin.

Parallèlement au choix du scénario 3 des études d'amélioration de la ligne actuelle ont cependant pu être obtenues.

L'amélioration de la voie entre Lamothe et Bordeaux, en particulier l'amélioration² des voies constitue une priorité. Cet aménagement conditionne l'amélioration des déplacements quotidiens des résidents du Bassin car aujourd'hui le moindre incident se solde par des retards voire des suppressions de trains.

Concernant l'A660, le giratoire de Césaré est totalement inefficace. Il conviendrait d'y envisager un passage dénivelé de même que pour celui de La Hume.

M. P. Belliard (mairie de Biganos) indique effectivement que le scénario 3 n'est sûrement pas celui qui défend le mieux l'intérêt général. Dans ce contexte, il s'interroge sur le devenir des trains directs entre Paris et Arcachon.

Concernant la gare de Biganos, aujourd'hui le stationnement existant est incapable d'absorber la demande, que se passera-t-il à terme ?

Il est nécessaire que l'accès aux gares/pôles multimodaux et les conditions de stationnement soient réfléchis très en amont.

Au sujet de l'A660, il est effectivement nécessaire de retravailler les carrefours de Césaré et de la Hume.

Enfin avec l'instauration du péage sur l'A63 il serait bien de disposer d'une route à proximité qui permette aux résidents du pays de ne pas payer.

M. P Berne (mairie d'Audenge) souligne en effet le fait que l'ensemble des usagers vont payer une augmentation de capacité de l'A63 uniquement nécessaire au trafic de transit.

En ce qui concerne le réseau ferroviaire, les conditions d'amélioration de la desserte sont à étudier pour le sud mais également pour le nord. Comment mailler le territoire, relier le nord bassin et le sud et comment profiter des grandes infrastructures en projet mêmes si elles sont relativement éloignées ?

Il s'agit de faire bien fonctionner le territoire en interne avant de se raccrocher aux grands tracés.

2 qui permet la circulation ponctuelle des trains sur une même voie dans les deux sens



M. Knipper (SNCF) souhaite rappeler que le développement de l'intermodalité nécessite de travailler les aspects suivants :

- l'aménagement de pôles d'échanges,
- la tarification,
- les dessertes coordonnées,
- l'information multimodale.

Le réseau Baïa mis en place sur la COBAS a ainsi créé un réseau de transports collectifs autour du Ter.

Deux éléments sont à souligner dans l'amélioration des relations avec l'agglomération bordelaise :

- le cadencement qui rythme les dessertes et s'accompagne d'une augmentation des fréquences. Très vite va toutefois se poser la question de la disponibilité des sillons.
- l'aménagement du pôle d'échanges de Pessac et à terme les nouvelles possibilités offertes avec le prolongement de la ligne de tramway vers Pessac Alouette. A plus long terme des améliorations seraient encore possibles pour les habitants du Bassin si le « triangle des échoppes » était rétabli et le rôle de la voie ferrée de ceinture redéfini.

Enfin, en ce qui concerne la « grande vitesse », la desserte du Bassin devrait être améliorée avec vraisemblablement un aller-retour quotidien supplémentaire entre Paris et Arcachon, un arrêt maintenu en gare de Biganos et un terminus à Arcachon. A noter que la desserte pourrait encore évoluer puisqu'en 2010 a lieu l'ouverture à la concurrence du cabotage international et en 2012 celle du transport national à grande vitesse.

Concernant l'amélioration de la desserte du nord bassin, dans le cadre d'une étude réalisée par la SNCF sur les enjeux du marché périurbain bordelais le bureau d'étude missionné met en évidence une demande pour une liaison Lège Biganos et la nécessité d'un lien entre le Barp et la gare de Marcheprime.

M. F Deluga souligne finalement aujourd'hui l'absence de projet structurant pour le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre. Il faut un échangeur dénivelé à Césaré et à la Hume et il faut poursuivre le doublement de l'A660 : cela devra figurer dans le SCOT car il n'est pas possible de laisser la situation du sud bassin en l'état.

Il apparaît clairement que le territoire du SCOT est organisé en étoile. On ne peut pas parler d'intermodalité si on ne règle pas la problématique de Biganos qui constitue le cœur de cette étoile.

Il y a donc deux problématiques à traiter de la même manière :

- la liaison site propre pour le nord bassin
- le volet routier du sud.

Enfin M. Deluga souligne l'absence de données que ce soit en ce qui concerne les flux entre le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre et l'agglomération bordelaise ou de données de déplacements à l'échelle globale du territoire du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre. Comment réfléchir à l'évolution de l'offre ferroviaire, à la voie de contournement, à la mise en place d'un TCSP entre Lège et Biganos et comment dimensionner les projets sans étude.

L'objectif est de lancer une étude Déplacements sur l'ensemble du territoire et de voir notamment si le Sybarval peut la porter.

Peut-être peut-on demander à l'a-urba d'étudier la possibilité de lancer rapidement une étude déplacements sur le bassin : quels scénaris, quels financements, quelle maîtrise d'ouvrage, qui finance ?



Le mode routier en Aquitaine et son bilan

Départements de l'Aquitaine	Émissions de CO2 en millions de tonnes de CO2 en 2006	% en Aquitaine	Nombre de km de voirie routière	Émissions de CO2 rapportées au km
<i>Bordeaux (Sysdau)</i>	<i>Entre 1,5 et 1,8</i>	<i>17%</i>	<i>4 246</i>	<i>370</i>
<i>Bassin d'Arcachon</i>	<i>Entre 0,4 et 0,5</i>	<i>5%</i>	<i>2 140</i>	<i>220</i>
<i>Reste Gironde</i>	<i>Entre 1,7 et 1,8</i>	<i>18%</i>	<i>13 889</i>	<i>120</i>
Gironde (33)	Entre 3,7 et 4,0	40%	20 475	180
Landes (40)	Entre 1,8 et 2,0	20%	12 727	150
<i>Pays Basque</i>	<i>Entre 0,7 et 0,9</i>	<i>8%</i>	<i>2 356</i>	<i>320</i>
<i>Grand Pau</i>	<i>Environ 0,5</i>	<i>5%</i>	<i>3 255</i>	<i>150</i>
<i>Reste Pyrénées-Atlantiques</i>	<i>Entre 0,3 et 0,5</i>	<i>7%</i>	<i>8 957</i>	<i>70</i>
Pyrénées-Atlantiques (64)	Environ 1,7	20%	14 078	120
Lot-et-Garonne	Entre 0,8 et 0,9	10%	10 463	80
Dordogne	Environ 1,0	10%	19 929	50
TOTAL Aquitaine	Entre 9 et 9,6	100%	77 472	120

Le bilan des émissions sur le Bassin d'Arcachon val de l'Eyre

Émissions en tonnes	Mode routier	Mode ferroviaire	TOTAL
Émissions de CO ₂	Entre 442 000 et 478 000	1 016	Entre 443 000 et 479 000
Émissions de NO _x	1 800	6	1 806
Emissions de COV	300 / 400	0,7	300 / 400
Emissions de PM10	100 / 123	0,7	100 / 124
% CO ₂ au niveau départemental	13 %	10 %	11 %
Émissions en tonnes	Mode routier	Mode ferroviaire	TOTAL



3 | Comment réduire la forte dépendance du territoire à une offre majoritairement routière au profit d'une offre en transports collectifs développée ?

Vision prospective des émissions de gaz à effet de serre et polluants dues aux transports

P. Baillet, Cete du sud-ouest

2000 kilomètres de voirie sur le territoire Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre dont 500 à 600 kilomètres de routes nationales et départementales, 80 000 kilomètres de voirie en Aquitaine

442 000 à 478 000 tonnes de Co2 issues du mode routier sur le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre contre 1000 issues du mode ferroviaire

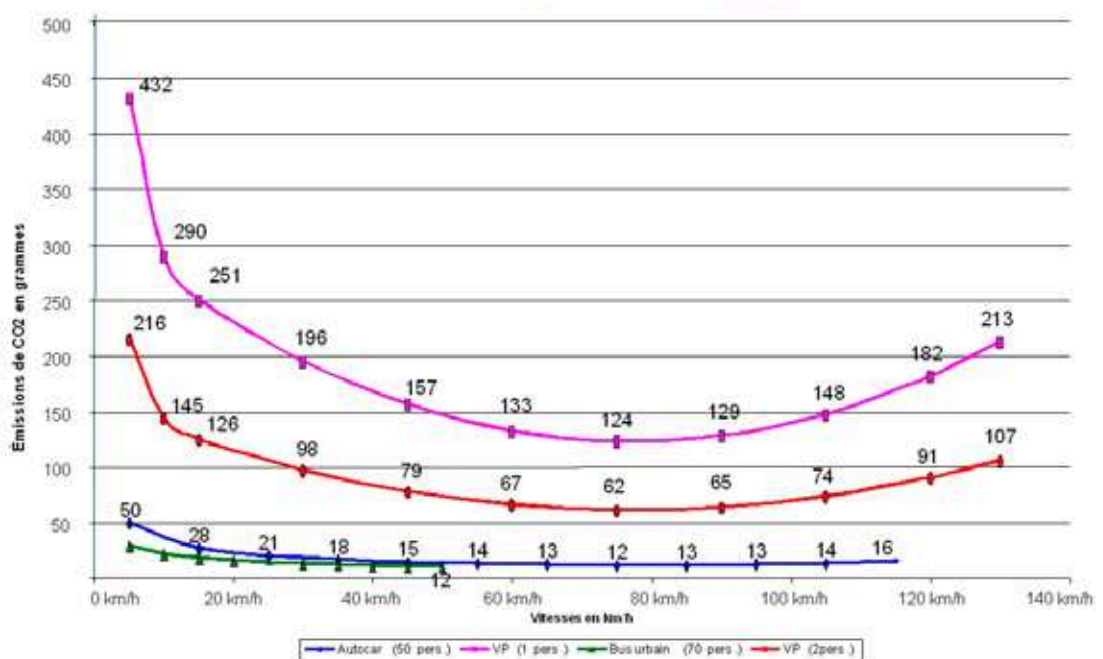
Le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre représente 5% des émissions du mode routier en Aquitaine

Les 4 grandes fonctions de la mobilité à savoir :

- la saisonnalité
- la mobilité locale
- la mobilité d'échanges
- la mobilité de transit qui concerne particulièrement le Val de l'Eyre constituent les leviers d'action.

En situation de co-voiturage la voiture émet deux fois moins de Co2 par voyageur
Si le déplacement est effectué en TC les émissions sont encore bien moindres.

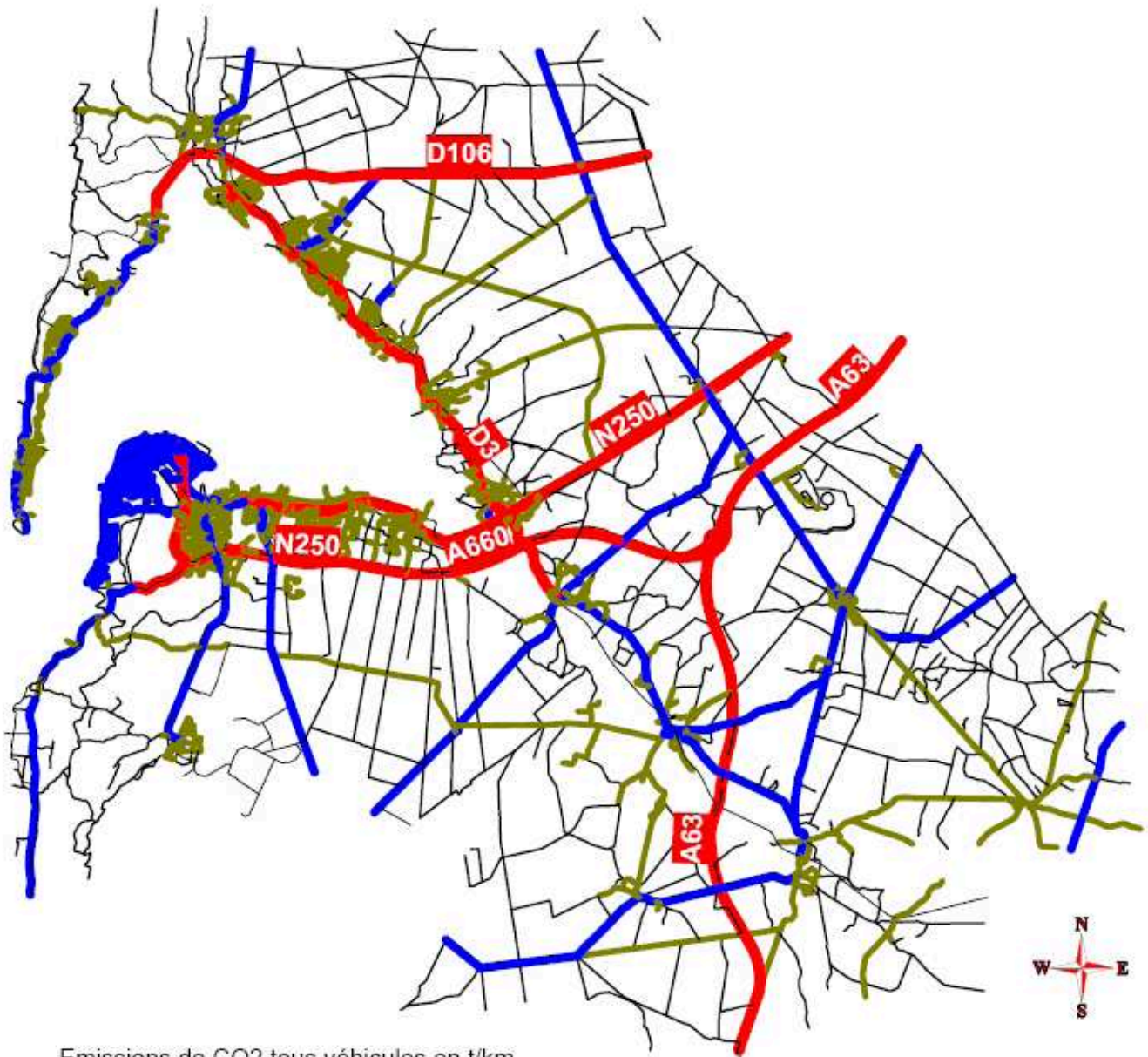
Émissions de CO₂ en grammes par voyageurs/km



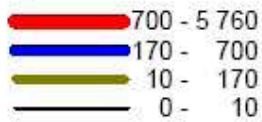
Source : Impact-Ademe V2



Bilan: Emission de CO2 tous véhicules



Emissions de CO2 tous véhicules en t/km
pour l'année 2006



Sources : CETE-SO/DAI/GTST



L'A63 représente 1/3 des émissions du territoire ; si on y ajoute les émissions de l'A660 et de la RN1250 on atteint la moitié des émissions totales.
Il ne faut cependant pas oublier le rôle des voiries locales qui représentent 30% des émissions.

Typologie	Émissions de CO ₂ en tonnes			Part des infrastructures
	VL	PL	Total	
A63	78 578	88 164	166 472	35 %
A660	31 160	9 050	40 210	8 %
N250	24 719	15 111	39 380	8 %
D650	12 075	3 779	15 855	3 %
D3	22 231	4 114	26 345	6 %
D106	28 637	5 925	34 562	7 %
N10	8 205	7 894	16 099	3 %
Autre voirie Rase Campagne	8 264	755	9 379	2 %
Autre voirie urbaine	52 818	4 971	57 789	12 %
Autres départementales et nationales	57 933	13 354	71 287	16 %
Typologie	Émissions de CO ₂ en tonnes			Part des infrastructures

Type de questionnement pour le volet prospectif

Reseau	Problématique	Observations
A63	Flux Nord-Sud PL Flux touristiques Flux domicile-travail	Etude de prospective 2025 à travers les Pyrénées Etude à travers les Pyrénées + Etude LGV (effet sur le report modal) Effet Langon - Pau
A660 / N250 / D106	Flux pour motif domicile-travail Flux PL	Analyse des motifs (domicile-travail, loisirs...) Evolution des capacités d'accueil sur le Bassin d'Arcachon et évolutions des populations résidentes Report modal TER/TC interurbains
D3/D650	Flux pour motif domicile-travail Flux touristiques	Prospective d'évolution de la mobilité
Reseau	Problématique	Observations

M. F Deluga propose de ramener à la population les gaz à effet de serre pour voir à quel niveau se situe le territoire par rapport à la moyenne nationale ou départementale.
Il convient également d'étudier la problématique des hydrocarbures qui arrivent dans le bassin par ruissellement et par l'atmosphère depuis les routes les plus proches du bassin.

> Les enjeux portés par le Conseil Régional d'Aquitaine

M. D Province

Le Conseil Régional d'Aquitaine élabore en ce moment un Schéma Régional des Infrastructures, des Transports et de l'Intermodalité. Pour information, les documents sont accessibles sur le site Internet de la Région.

Les orientations suivantes paraissent intéressantes à prendre en compte pour la préparation du PADD :

2016 arrivée du TGV Tours-Bordeaux : le déplacement Arcachon-Paris se fera en 2h30

Il y a là une opportunité de renforcement de l'offre sachant bien sûr que la demande fera l'offre.

Concernant le corridor routier Atlantique, il n'y a pas de contournement autoroutier de l'agglomération bordelaise mais des mesures alternatives sont à trouver et à mettre en œuvre dont le report modal du fret de transit vers le mode ferroviaire. L'ambition du SRIT est de passer de 2,5 millions de tonnes aujourd'hui transportées à 20 millions de tonnes (soit l'équivalent d'une centaine de sillons)¹.

Le SRIT représente une avancée dans la mesure où il propose une vision établie avec les territoires pour être certain de partager ensemble les mêmes enjeux.

Depuis peu, l'élaboration d'un livre blanc articulant urbanisme et transports a été confiée au Conseil Général de la Gironde.

Enfin avec le laser Mégajoule la question du lien nécessaire entre le Barp et Marcheprime devra être traitée dans le SCOT.

A propos plus spécifiquement des Ter, le Conseil Régional indique qu'il est nécessaire de travailler dans une logique intermodale et inter-AOT. Il y a un travail à poursuivre sur :

- les pôles d'échanges

- le matériel : la Région a acheté, rénové, mis à jour (400 millions d'investissement supplémentaires sur le matériel livré entre 2014 et 2016). Si la situation est améliorée elle n'est pas encore à la hauteur des enjeux existants.

Aujourd'hui, un train transporte 300 à 400 personnes ; à terme, avec le nouveau matériel, un train pourra accueillir 1000 personnes augmenter la capacité des trains représente vraiment une possibilité car doubler le cadencement ne sera sûrement pas possible.

Le plan Ter 2010-2020 : la fréquence de ½ heure est atteinte sur le bassin (20 minutes parfois en heure de pointe), l'ambition est de parvenir dès que possible, avec la nouveau matériel, au ¼ d'heure mais un problème de capacité se pose sur la ligne existante. 50 millions ont déjà été engagés pour augmenter la capacité mais il reste encore deux points d'amélioration, le saut de mouton à Lamothe mais surtout le problème de la tranchée de Talence plus délicat à travailler.

3 Dans le même temps le trafic de marchandise entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe sur le corridor atlantique passerait dans les projections réalisées de 123 millions de tonnes en 2003 à 192 millions de tonnes en 2025 selon l'hypothèse basse et 269 millions de tonnes selon l'hypothèse haute.



Enfin, sur cet axe ferroviaire si on souhaite aller plus loin il faudrait que les collectivités qui s'occupent de transport et celles qui traitent de l'urbanisme travaillent ensemble sur les zones de densification urbaine. Cela renvoie aux notions de contrat d'axe, de comité d'axe. La Région serait prête à travailler en ce sens à leur côté.

M. P. Belliard (mairie de Biganos) souligne que la gare de Biganos enregistre 14000 montées/descentes hebdomadaires ce qui la place devant celle d'Arcachon.

En outre il rappelle le problème des compétences des différentes collectivités par exemple la COBAN ne dispose pas de la compétence Transport à l'inverse de la COBAS.

>Les enjeux portés par le Conseil Général de la Gironde

J. Fanchon

Un réseau d'infrastructures routières et de transport n'existe, ne s'organise et n'évolue qu'en fonction de besoins de déplacement, existants ou projetés, mais bien identifiés. Ceux-ci sont générés par une réalité économique, sociale et urbaine qui est contingente et qui évolue en fonction des développements démographiques et urbains.

Des documents d'étude prospectifs existent pour chacune des Autorités Organisatrices de transport dans l'exercice de leurs compétences légales.

Cependant, compte tenu des mutations importantes que connaît actuellement le territoire girondin (croissance démographique, disparités sociales et territoriales accentuées par la flambée des prix du pétrole, étalement urbain, congestion routière...), la CUB, le Conseil Général, la COBAS, le Conseil Régional, les services de l'Etat (DDE) et le SYSDAU ont commandé à l'a-urba une étude prospective destinée à faire émerger une stratégie d'offre globale de transport et d'organisation urbaine associée à l'échelle de la Gironde.

Le Département de la Gironde a été en effet reconnu comme territoire pertinent pour rendre compte des besoins de déplacement.

Cette initiative, qui est restée à ce jour, au stade du pilotage technique, a abouti à un document aujourd'hui acté par le comité technique de l'étude : « Déplacements et organisation territoriale dans l'aire métropolitaine girondine à l'horizon 2020 » (version du 2 octobre 2008).

Ce partenariat existant montre que les AOT posent à minima un diagnostic partagé.

Le travail mené dans le cadre de l'étude « Déplacements et organisation territoriale dans l'aire métropolitaine girondine à l'horizon 2020 » et dans le cadre du SRIT permet de structurer la réflexion, de lister les enjeux et de formuler des orientations, des axes de travail pour l'avenir à moyen terme dans le domaine du transport et des déplacements.

La politique menée par le Conseil Général de la Gironde dans le cadre de sa nouvelle politique territoriale, la « politique territoriale, citoyenne et durable », de son implication renforcée dans l'élaboration et la mise en œuvre des SCOT et dans la gestion partenariale des dossiers relevant de l'intermodalité des transports témoigne de sa mobilisation en faveur d'une armature territoriale consolidée (services, équipements, logement social, transport public), afin d'améliorer les conditions de vie des girondins, notamment les plus fragiles d'entre eux.

Elle sera maintenue et orientée vers les enjeux et les défis qui nous sont proposés et qui pourront être traités à partir d'une approche des déplacements commune et partagée au moins sur un certain nombre de points.

1 – L'armature urbaine girondine a évolué très vite ces dernières années. Pour accompagner et orienter ces évolutions, l'organisation des déplacements doit être confortée et adaptée :

- mobilité interurbaine pour relier les principales centralités (un débat sera nécessaire sur les centralités à conforter dans ce cadre)
- mobilité périurbaine pour coller à la réalité sociale
- mobilité intra urbaine et dans les territoires et dans le cadre du plan départemental de proximité.

Le réseau départemental Trans-Gironde répond déjà à ces objectifs, son organisation et son fonctionnement devront s'adapter aux besoins de déplacement bien identifiés.

2 – Les évolutions de cette armature urbaine permettent de dégager des corridors ou des axes structurants de déplacement Blaye – Sainte-Foy, Langon – Bordeaux, Nord Bassin, Médoc... Le réseau Trans-Gironde est déjà très présent sur ces axes. Il peut être conforté en fonction des problématiques tant dans sa conception que dans l'organisation des moyens techniques dévolus.

3 – Les enjeux du réseau départemental Trans-Gironde sont connus et affichés dans le plan départemental voté en juin 2005 :

- organiser le droit au transport au travers d'un service public de qualité pour satisfaire dans des conditions techniques, économiques, sociales et financières acceptables par tous les besoins de déplacement de la population ;
- affirmer la compétence du Département comme autorité organisatrice de premier rang dans l'organisation et la gestion du réseau Trans-Gironde dont l'identité doit être affichée ;
- organiser le service public des transports en tenant compte de la nécessaire complémentarité entre les différents réseaux de transport public ;



- Evaluer les besoins de déplacement dans une logique prospective d'alternative à la voiture et de prise en compte des nouvelles mobilités liées à l'évolution des rythmes de vie,
- Développer les plans de communication en s'appuyant notamment sur les Technologies de l'Information et de la communication (TIC) pour informer, valoriser l'offre de transport et faciliter les déplacements.
- Compléter le niveau de service du réseau structurant à destination des territoires à forte demande ;
- Accompagner la structuration du territoire et aménager la performance du réseau structurant par une stratégie d'aménagement de lignes de sites propres ;
- Renforcer l'offre de transport à la demande pour répondre aux besoins de déplacement de proximité ;
- Répondre aux besoins de desserte transversaux, de périphérie à périphérie sont des enjeux et des objectifs que nous partageons sur le plan de l'analyse théorique.

Néanmoins ceux qui induisent des contraintes techniques et financières lourdes devront faire l'objet d'une étude de faisabilité technique économique et financière.

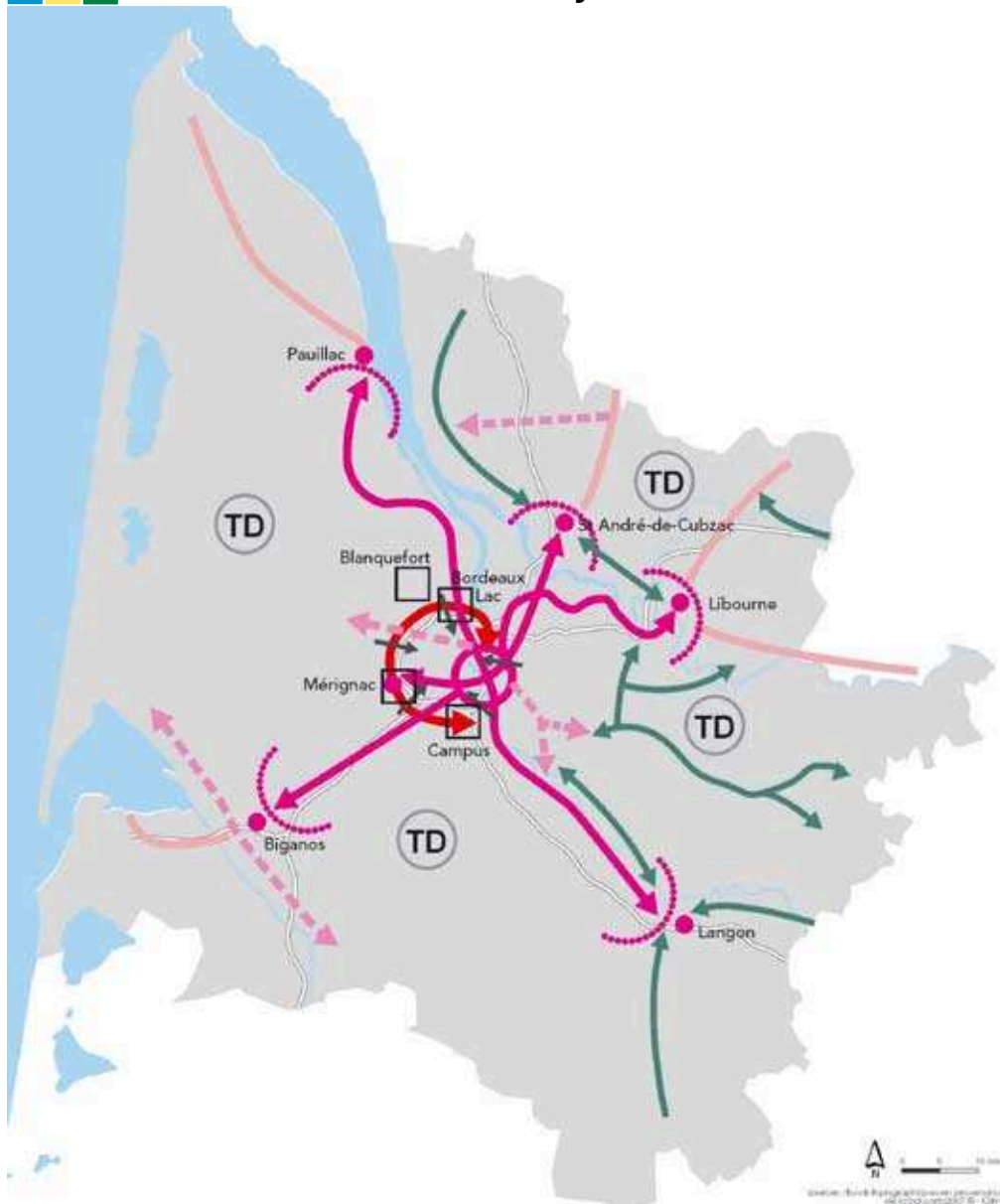
4 – Les enjeux de l'intermodalité peuvent se situer










- au niveau du financement d'infrastructures lourdes
- parc relais, aménagement de sites propres, rocade sur la Communauté Urbaine de Bordeaux
- offre ferrée, TRAM-TRAIN ou autres TCSP (notamment sites propres bus) comme épine dorsale de l'intermodalité hors Communauté Urbaine de Bordeaux dans un rayon de 40 kilomètres.
- au niveau de la gouvernance partenariale pour l'organisation des transports qu'il convient de renforcer au travers de la rédaction d'un livre blanc sur les déplacements et l'organisation du territoire.

Le Département de la Gironde ayant été reconnu comme territoire pertinent pour rendre compte des besoins du déplacement à l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise se propose d'être un acteur majeur de ce travail en partenariat avec la Communauté Urbaine de Bordeaux et l'ensemble des Autorités Organisatrices concernées.



Vision cumulée des enjeux des AOT



-  Développer un tramway d'agglomération à 40 km depuis Bordeaux (soit 40 mn de déplacements au max)
-  Réaliser le bouclage TCSP ferroviaire de Bordeaux Agglo.
-  Constituer un axe de desserte des périphéries "ouest aggro"
-  Créer de nouveaux sites propres
-  Cadencer l'offre TER Aquitaine
-  Proposer des maillages structurants complémentaires
-  Pôles majeurs à desservir
-  Proposer du transport à la demande dans les territoires ruraux
-  Aménager des sites propres en entrée d'agglomération



Les enjeux de développement des réseaux de Transports collectifs issus de la démarche « Stratégie Transports 2030 »

M. JB Rigaudy

La vision cumulée des enjeux de développement des réseaux selon les différentes AOT

Un travail technique entre les différentes AOT (COBAS, CUB, Conseil Général de la Gironde, Conseil Régional d'Aquitaine) a été mené au cours des 3 dernières années afin de :

- partager une vision prospective du développement de leurs réseaux respectifs,
- s'accorder sur une stratégie d'offre globale de transport et d'organisation urbaine associée.

Ainsi la vision cumulée des enjeux de développement des réseaux de transports collectifs selon les AOT fait apparaître pour le Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre l'intérêt de :

- développer un axe TC structurant Lège/Belin-Beliet articulé au réseau urbain Baïa de la Cobas
- renforcer le transport à la demande sur les territoires ruraux

Parallèlement la réflexion technique a porté sur l'armature territoriale : quelles centralités desservir et mettre en lien ?

3 manières de décrire les centralités ont été utilisées :

- les centralités résidentielles et économiques : la localisation des populations et des emplois,
- les équipements : gouvernance territoriale, santé, éducation, commerce
- les densités : nombre d'habitants à l'hectare.

Les corridors de déplacements potentiels, résultat de la prise en compte des 3 représentations des centralités









Synthèse des corridors



traitement cartographique a'urba ©

communes | étude
CETE
graphique a'urba ©

 Boucle ferroviaire d'articulation

- Corridors de déplacements et d'urbanisation :**
-  Corridors urbains et périurbains radiaux
 -  Corridors urbains et périurbains de périphérie à périphérie
 -  Corridors des fleuves et du Bassin d'Arcachon
 -  Corridors du Médoc : Entre forêts et vignes
 -  Corridors secondaires
 -  Réseau ferroviaire interurbain

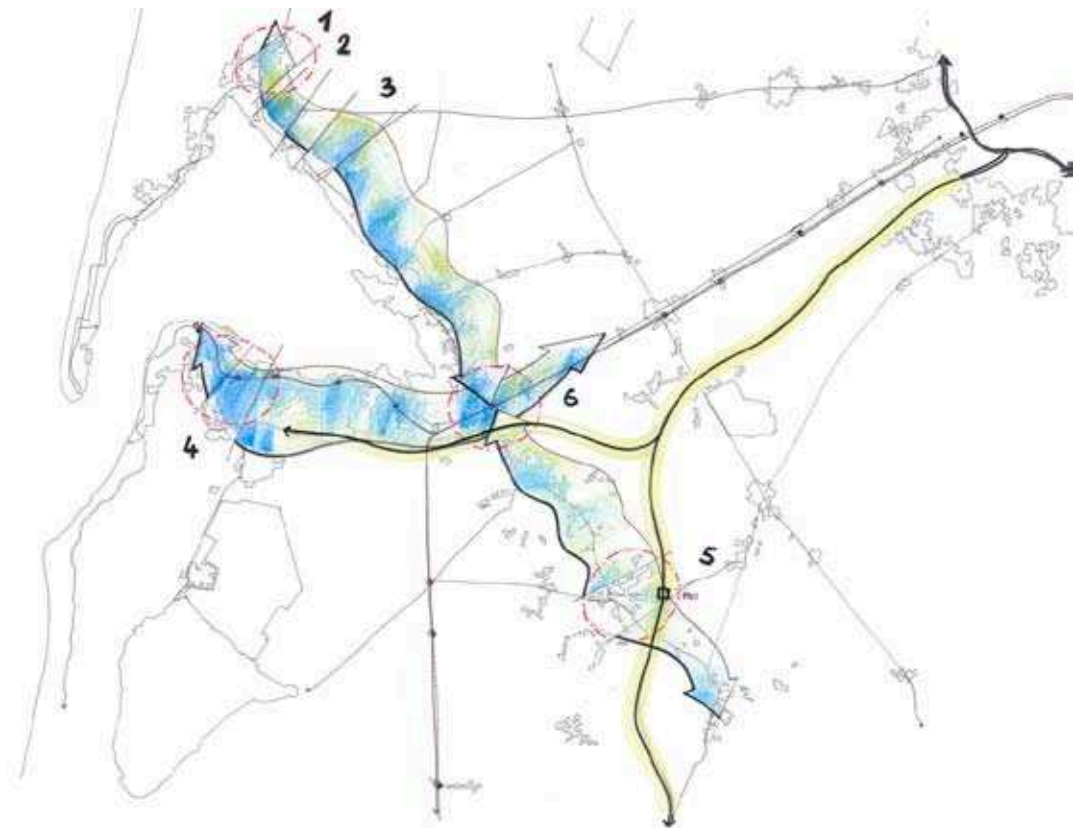
sources : fond topographique en projection
de Lambert 93
Indicement A'urba juin 2007





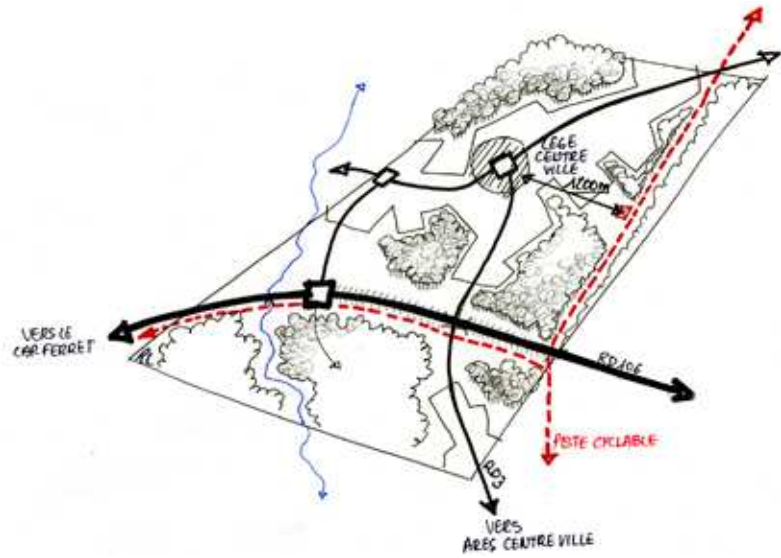
La nécessité de mener une stratégie d'organisation globale des déplacements autour d'axes TC structurants :

Organisation des déplacements

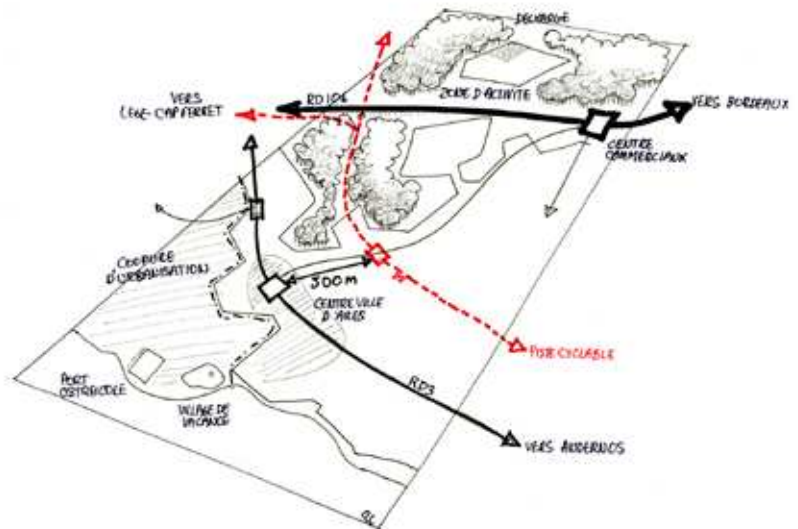


- Anticiper un corridor de déplacements TC sur l'axe structurant Lège/Belin-Beliet pour les besoins d'aujourd'hui et de demain qui soit adapté à des logiques de déplacements différentes et à des morphologies urbaines différentes, celles du nord bassin et celles du Val de l'Eyre
- Articuler cet axe structurant avec le réseau urbain d'agglomération de la Cobas
- Développer une offre attractive entre l'aire du Sybarval et l'agglomération de Bordeaux (cars à haut niveau de service, aménagements ponctuels de sites propres...)
- Offrir des alternatives adaptées aux besoins et à une urbanisation plus diffuse dans le Val de l'Eyre (transport à la demande, cars à haut niveau de service, navettes...)

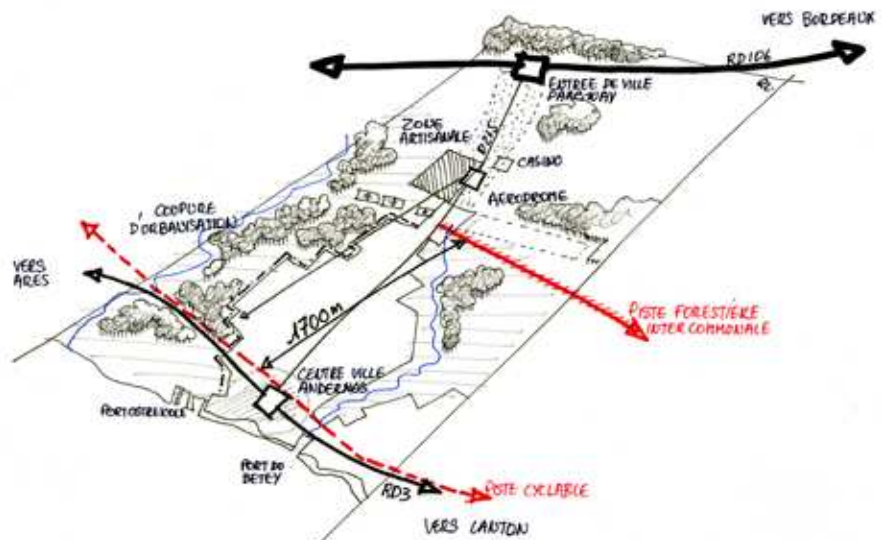
Lège



Arès

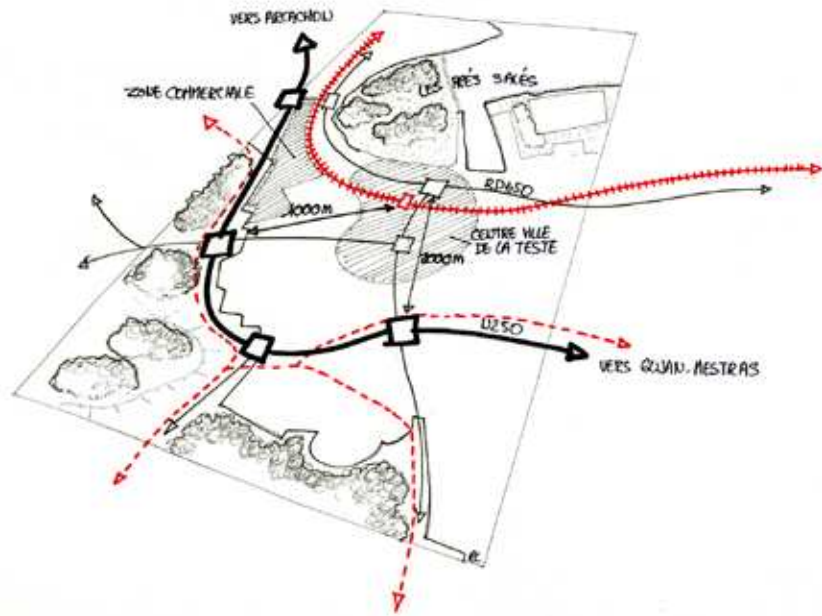


Andernos

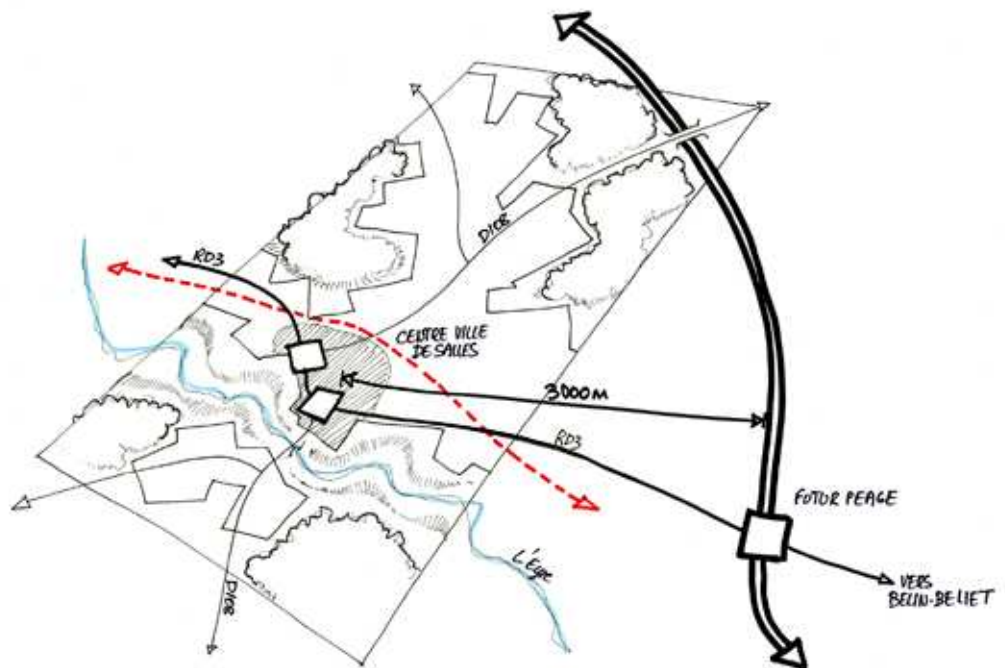




La Teste de Buch



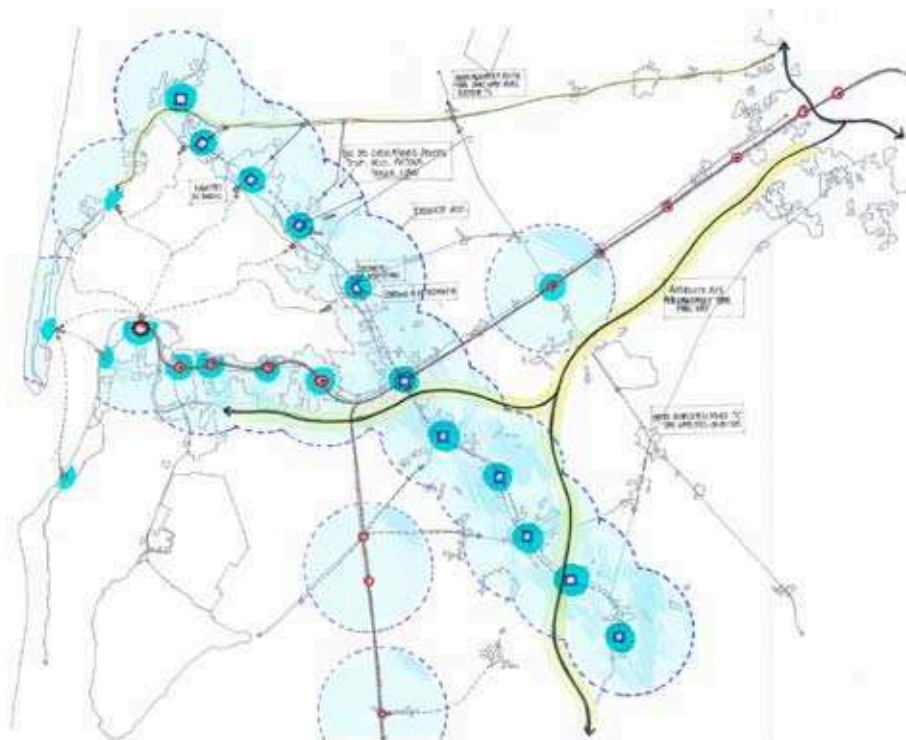
Salles



La nécessité de consolider l'ambition d'une intermodalité performante et attractive

- Organiser une intermodalité ambitieuse autour des gares existantes et potentielles et autour des futurs points d'arrêt de l'axe TC structurant Lège-Belin Beliet (coopération inter-AOT, tarification, information...)
- Optimiser le service des navettes maritimes dans une logique intermodale (réseau Baïa, Ter, deux-roues)
- Favoriser le rabattement des piétons et vélos vers les gares et arrêts TC par des aménagements spécifiques
- S'interroger sur le projet de territoire autour des gares du Val de l'Eyre dont la réouverture pourrait être étudiée (Lugos, Caudos).

Organisation urbaine

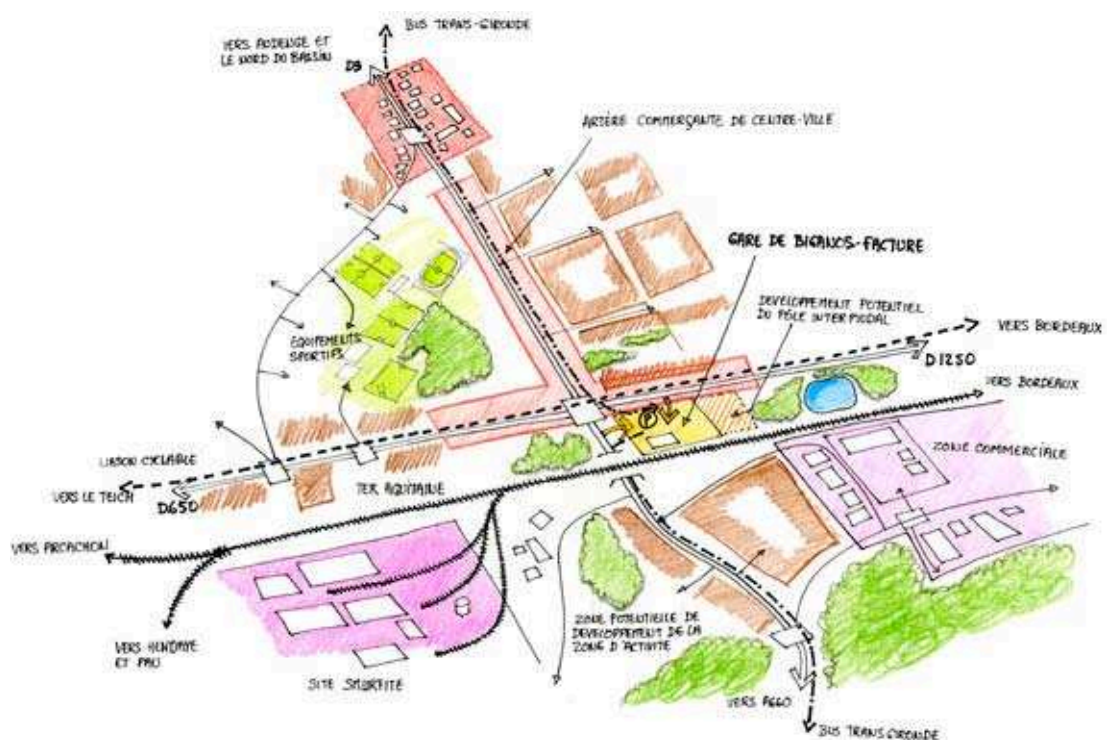




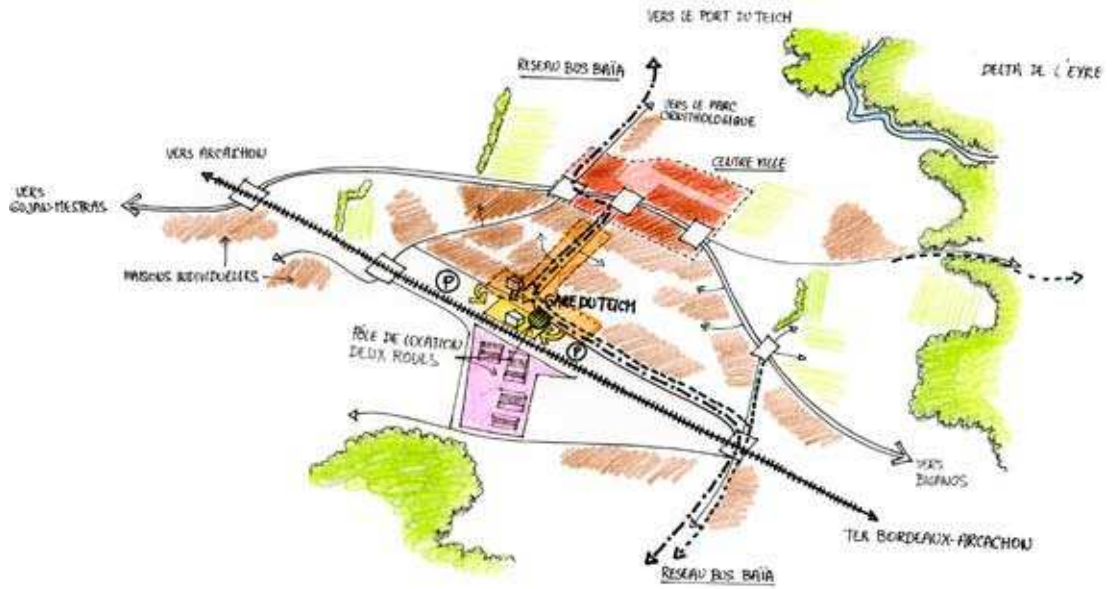
Le TCSP comme support d'une organisation urbaine maîtrisée

- Articuler le projet de TCSP au projet de territoire et d'urbanisation en faveur d'une armature urbaine structurée : le corridor TC devra être le support d'une urbanisation linéaire recentrée autour des pôles d'échanges (gares et points d'arrêt)
- Favoriser les implantations nouvelles de logements, équipements, emplois, commerces, services... dans une logique de desserte et de réseau TC
- Favoriser la densification et l'urbanisation prioritaire autour des gares ferroviaires selon les principes de la « ville de proximité »

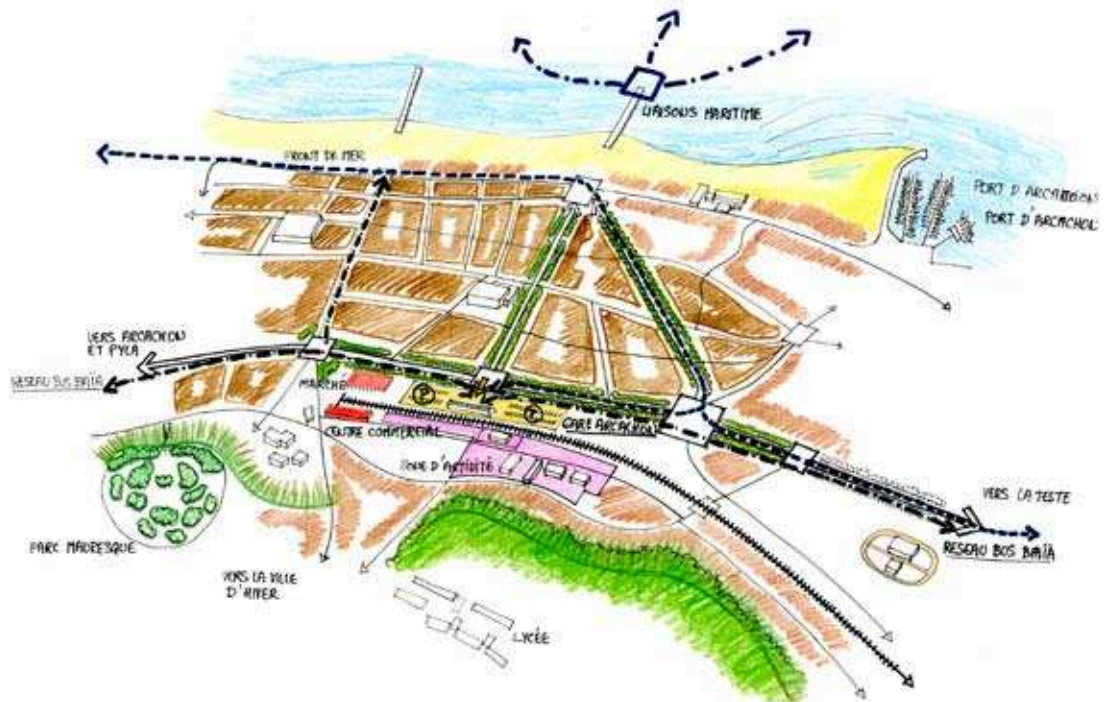
Gare de Biganos



Gare du Teich



Gare d'Arcachon





Des solutions de modes de transports en commun adaptées selon les territoires
Les déterminants du choix d'un TCSP sont les suivants :

- la demande potentielle et la capacité du mode,
- les coûts,
- le projet urbain : quelle ville de demain (localisation des ménages, activités, équipements), quelles formes urbaines (multipolarisation, axes structurants) ?
- l'objectif d'un haut niveau de service
- le réseau à long terme
- l'insertion urbaine
- l'intermodalité
- l'image, les impacts locaux

	Pertinence/ contexte urbain	Demande/ Capacités		Haut niveau de service (critères)	Insertion urbaine
Tram train	Mode adapté à l'organisation urbaine en chapelet Mode adapté aux dessertes urbaines/périurbaines/campagne Distances longues (30km)	6000 voy/h/sens + 1500 voy/h/sens (périurbain)	10-15 M€/km	Arrêts nombreux (distance variable) Rapidité: 60km/h Fréquence Fiabilité Confort : très bon Sécurité Image : très bonne	
Tramway	Mode adapté aux tissus urbains denses et/ou continus Distances moins longues (10km en moy)	6000 voy/h/sens >30000voy/jr	15-40M€/km	Arrêts tous les 500m 17-20km/h Fréquence Fiabilité Confort : très bon Sécurité Image : très bonne	Faible emprise (5,40 à 6,20)- 2,30-2,65m (2,20 tram sur pneu)
BHNS compromis entre tramway et bus	Mode adapté aux tissus urbains denses et/ou continus Distances moins longues (10km en moy)	3000 voy/h/sens <50000voy/jr	2-10 M€/km	Arrêts ts les 300m 17-20km/h Fréquence Fiabilité Confort: bon Sécurité Image : bonne	Grande flexibilité: largeur: 2,85m
Bus en site propre	Mode adapté aux tissus urbains denses et/ou continus Distances moins longues (10km en moy)	3000 voy/h/sens <50000voy/jr	1-2 M€/km	Arrêts ts les 300m 17-20km/h Fréquence Fiabilité Confort: moyen Sécurité Image : moyenne	Grande flexibilité: largeur: 2,85m

Réactions et débat

M. Mayenc rappelle que la capacité d'évolution de la voie ferrée sud bassin n'est pas indéfinie et que l'on ne pourra pas tout y relier. De plus, les temps d'accès à la voie ferrée depuis le nord bassin ou le Val de l'Eyre sont relativement importants et les ruptures de charge toujours pénalisantes. La tentation est grande une fois que l'on est dans sa voiture de continuer jusqu'à sa destination finale sans changer de mode. Il faut aussi souligner qu'alors que beaucoup d'actifs se rendent sur l'agglomération bordelaise il y a un maillon manquant en transports collectifs vers Mérignac.

Enfin le territoire a accueilli 20 000 habitants supplémentaires entre 1999 et 2006 sans que soient créés autant d'emplois sur place.

Un des moyens d'agir sur l'organisation des déplacements repose également sur le projet économique du territoire afin de faire en sorte que les gens se déplacent moins pour accéder à l'emploi.

JC Duhart (Cobartec) indique que les projections démographiques du Schéma Directeur en vigueur ont été dépassées dès 2006. A l'horizon 2030, la COBAN sera plus peuplée que la COBAS et le Val de l'Eyre représente le secteur qui progressera le plus.

En ce sens et en attendant la mise en service d'un TCSP, la ligne 610 du Conseil Général devrait être prolongée entre Mios et Salles.

La proposition de l'a-urba de s'interroger sur la réouverture des gares de Ludos et Caudos peut être intéressante, la gare de Caudos par exemple pourrait répondre à la demande du Nord des Landes.

Enfin, il faudra s'intéresser aux déplacements des collégiens et lycéens qui ont 1h30 de trajet pour relier Gujan Mestras depuis Lège Cap Ferret.

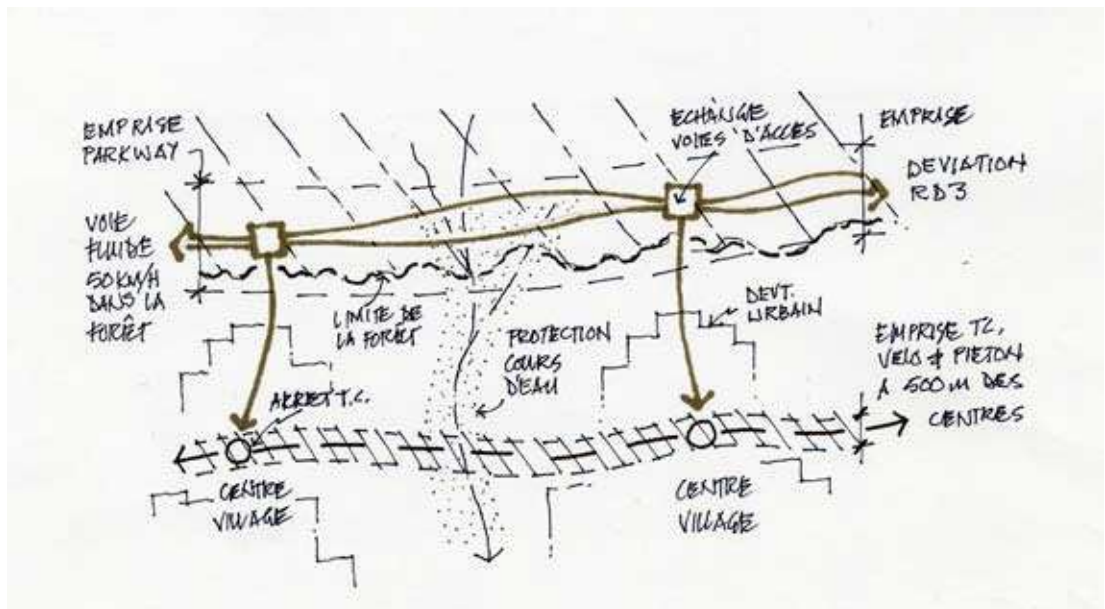
Selon M. D Province (Conseil Régional d'Aquitaine), l'utilisation de la ligne ferroviaire vers les Landes et les arrêts dans les gares de Ludos et de Caudos seraient pénalisants pour les capacités de la ligne, aussi ceci ne pourra s'envisager que quand la ligne nouvelle sera en service et permettra de dégager la ligne actuelle. Ce ne sera en effet possible que s'il n'y a que des Ter qui circulent sur cette ligne.

Pour F. Deluga, il faut prévoir à l'horizon 20-30 ans des emprises en vue de l'élargissement de la voie ferrée actuelle (Bordeaux-Arcachon) pour ne pas avoir, à terme, le même problème à gérer que celui de la tranchée de Talence.

Enfin, c'est dans un rayon de 500 mètres autour des gares qu'il faut que la croissance urbaine se concentre. Il s'agit d'un élément à tirer de cet atelier et à proposer aux autres ateliers.



Le principe du Parkway





Le TCSP de son côté permet aux usagers d'effectuer des déplacements de cabotage. En ce sens, il doit passer proche des villages voire en leur sein. Il est donc dans ce contexte difficile d'associer voie de déviation et TCSP.

Les solutions alternatives au projet de contournement cf diapo
Étudier des solutions alternatives de desserte routière pour capter le trafic de transit (en particulier en période estivale) et respecter la qualité de vie :

- Définir des principes d'itinéraires adaptés aux différentes morphologies urbaines (centralités, tissus pavillonnaires, forêt)
- Utiliser les potentialités offertes par la piste forestière ou la piste cyclable ?



Étudier le principe d'un « parkway » :

- chaussées séparées pour donner l'impression de se déplacer dans un parc (d'où la nécessité d'une emprise plus importante),
- peu d'échanges pour assurer la fluidité,
- à l'intérieur de la forêt et pas en limite pour ne pas inciter à l'urbanisation,
- des emprises variables pouvant permettre de combiner voie TCSP et modes doux.

Réactions et débat

Selon la DDE, il faut effectivement réfléchir au préalable aux objectifs de la déviation de la RD3 et à ses conséquences prévisibles.

Pour M. F Deluga, il est intéressant d'éclairer le débat en examinant ce qui s'est passé autour de l'A660. Cette infrastructure a été réalisée assez loin de la zone urbaine existante parce que son insertion y était plus facile mais l'urbanisation n'a pas été gérée, on a produit de l'extension urbaine qui aujourd'hui déborde même au sud de la voie.

Il y a donc une alternative pour réaliser une déviation :
soit on la réalise en limite de la zone urbaine à condition de verrouiller complètement l'urbanisation au niveau du SCOT,
soit suffisamment loin de l'urbanisation dans des zones déjà verrouillées parce que protégées.

En fait, au sein du territoire il faut traiter la question de deux voies de contournement :

le projet de barreau nord pour « décharger » les bourgs : si le territoire accueille 70 000 habitants supplémentaires ce n'est pas le TCSP qui absorbera la croissance et fera diminuer le trafic actuel. Seule la déviation peut désengorger l'actuelle RD3. La réalisation de la voie de déviation constitue la seule manière d'appliquer le Grenelle de l'environnement car elle seule peut permettre de limiter la congestion de la voirie actuelle et donc de diminuer la production de gaz à effets de serre.

Par ailleurs, il y a deux pistes permettant d'expliquer la qualité des eaux du bassin : les pesticides liés à l'urbanisation et les hydrocarbures qui ne proviennent pas exclusivement des bateaux mais également de l'atmosphère et des eaux de ruissellement. Aussi si on éloigne le trafic du bassin on préserve la qualité des eaux.

Même si l'entrée peut sembler paradoxale, pour être en phase avec le Grenelle de l'environnement il faut faire le contournement nord ensuite il faut se demander si on ajoute une troisième voie pour le TCSP ou si on la place plutôt dans la zone urbaine en réutilisant par exemple les emprises de la VFIL.

l'A660 qui ne remplit plus sa fonction initiale. Comment faire en sorte que cette voie de contournement ne soit pas empruntée pour les déplacements internes, le cabotage local ?

Enfin, si nous exprimons la volonté de disposer d'une économie productive il faut des temps de transport courts pour les entreprises, leurs clients, leurs marchandises ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Rappelons qu'il y a un consensus sur le fait que l'organisation du développement de notre territoire doit être effectuée sans sortir de la tâche urbaine existante sauf pour le développement d'activités économiques en particulier économie productive qui peut générer du bruit et des nuisances.

Sans la réalisation du barreau nord on ne fera pas d'économie productive car on ne peut pas le faire dans la zone urbaine en raison notamment du prix des terrains.



M. Duhart (Cobartec) trouve étonnant de justifier le développement du réseau routier par une réduction des émissions de gaz à effet de serre. En revanche il trouve l'argument du développement économique tout à fait recevable.

Au delà des conséquences écologiques, le problème de cette déviation c'est son coût. Car si elle est réalisée se sera au détriment des transports collectifs.

Selon F. Deluga, il y a un consensus sur le TCSP et il est possible de le mettre en œuvre sous 4 ou 5 ans. En revanche il faut s'interroger sur le report modal potentiel. Combien de voitures en moins sur la route en réalisant un TCSP Est ? Le TCSP il faut le faire et on le fera avant le barreau nord mais il faut également faire le barreau nord.

M. P Belliard (mairie de Biganos) précise que si sa municipalité est d'accord avec la réalisation du barreau nord elle considère qu'un autre point de départ doit être envisagé. Des propositions ont d'ailleurs été faites en ce sens.

M. M. Fouquet (mairie de Gujan Mestras) retient qu'il faut que le transport collectif se développe mais que cela ne suffit pas, que le barreau nord pourrait être aménagé en parcway comme l'a évoqué B. Mc Clure et qu'il s'agit là d'un challenge à relever. Enfin il faut réfléchir le plus en amont possible à une « ségrégation » des usagers de la route.

M. P. Berne (mairie d'Audenge) souligne que le tracé actuel du barreau passe au ras de la zone économique de la commune qui entend bien la développer. En ce sens il n'est pas envisageable de réaliser le barreau nord dans la forêt.

Enfin M. F Deluga demande à ce que soit abordé le transport virtuel et la question du très Haut débit. M M Mayenc précise que ce thème est traité par l'atelier Economie.



En synthèse

L'accessibilité à grande échelle :

- La nécessité de maintenir les liaisons ferroviaires directes Paris-Arcachon (à terme 2h30)
- L'amélioration des liaisons ferroviaires Bassin d'Arcachon/sud Aquitaine à étudier
- La nécessité de poursuivre la mise à 2X2 voies de l'A660 et de traiter les giratoires de Césaré et de la Hume jugés inefficaces (shunt, dénivelé...)

L'accessibilité quotidienne :

- Le projet économique du territoire, un des enjeux pour une nouvelle organisation des déplacements
- Le consensus autour d'un axe TC structurant Lège Cap Ferret/Belin Beliet via Biganos dont le tracé reste à définir (RD3, VFIL...)
- Le transport collectif comme support d'une organisation urbaine maîtrisée : l'urbanisation prioritaire autour des gares et des centralités potentielles (stations TC) et existantes
- La nécessité de réfléchir en amont l'accès et l'aménagement des pôles intermodaux (notamment conditions de stationnement)
- La nécessité de renforcer l'offre des transports collectifs comme alternative à l'automobile entre l'aire du Sybarval et l'agglomération bordelaise (offre TER, TGSP sur RD 106, A 660, A 63...)
- La pertinence du réseau de transport collectif urbain (connecté au Ter) et la question de son extension notamment vers le nord bassin
- Le cadencement des dessertes sur la voie ferrée Bordeaux-Arcachon : une amélioration significative du service qui pourrait vite se heurter à des problèmes de saturation
- La question de la cohérence des réseaux : une offre de transport collectif trop radiale sur l'agglomération bordelaise pour les usagers du Ter en provenance du Bassin
- La voie de déviation de la RD3 : la nécessité de re-questionner le projet : quels sont les objectifs auxquels elle doit répondre, faut-il la réaliser en limite de la zone urbaine et verrouiller complètement l'urbanisation au delà via le SCOT, faut-il plutôt la réaliser suffisamment loin de l'urbanisation dans des zones « verrouillées » parce que protégées...?
- La nécessité d'étudier les modalités de lancement d'une étude déplacements globale sur le bassin afin d'avoir une bonne idée de la génération de déplacements de l'aire Sybarval.

