

# ► Etude de faisabilité d'un transport en commun en site propre entre Lège Cap-Ferret et Biganos

Phase Diagnostic



Syndicat Mixte du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre



<b>1</b>	<b>INTRODUCTION - CONTEXTE ET EMERGENCE DE L'IDEE D'UN TCSP .....</b>	<b>6</b>
1.1	LE TERRITOIRE DU SYNDICAT MIXTE DU BASSIN D'ARCACHON VAL DE L'EYRE (SYBARVAL) : TROIS EPCI AUX FRANGES DE L'AGGLOMERATION BORDELAISE .....	6
1.2	UN TERRITOIRE SOUMIS A DES MOBILITES MULTIPLES .....	7
1.3	LE DEVELOPPEMENT DES TC ET LA REALISATION D'UN TCSP : UN ENJEU DU SCOT.....	9
1.4	LA REFLEXION SUR LE TCSP PAR LES ACTEURS DU TERRITOIRE .....	11
<b>2</b>	<b>LA STRUCTURE DU TERRITOIRE DU SYBARVAL ET SON EVOLUTION.....</b>	<b>12</b>
2.1	UN HABITAT MAJORITAIREMENT PAVILLONNAIRE OU RURAL, DISPERSE SUR LE VAL DE L'EYRE .....	12
2.2	UN TERRITOIRE SOUMIS A SAISONNALITE, PLUS MARQUEE SUR LE NORD BASSIN ET ARCACHON-LA TESTE .....	12
2.3	UNE DEPENDANCE MARQUEE A LA VOITURE PARTICULIERE, D'AUTANT PLUS SUR LE VAL DE L'EYRE .....	13
2.4	DES EMPLOIS CONCENTRES SUR LE SUD BASSIN ... ET L'AGGLOMERATION BORDELAISE .....	14
2.5	UN TISSU D'EQUIPEMENTS REPARTIS AUTOUR DU BASSIN, ET DEUX POLES, ARCACHON/LA TESTE/GUJAN AU SUD, ANDERNOS/ARES AU NORD.....	15
2.6	DES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT FORTES .....	16
2.6.1	Un accueil important de population, notamment sur l'Est Bassin.....	16
2.6.2	Vers un meilleur équilibre habitants / emplois et équipements.....	17
<b>3</b>	<b>LA DEMANDE ET LES PRATIQUES DE MOBILITE .....</b>	<b>19</b>
3.1	PREAMBULE : LES DONNEES UTILISEES POUR LA CONNAISSANCE DES DEPLACEMENTS .....	19
3.2	L'IMPORTANCE DES DEPLACEMENTS LOCAUX CHEZ LES HABITANTS DU SYBARVAL, LE ROLE D'INTERFACE DU SECTEUR DE BIGANOS.....	19
3.3	UN MODE VOITURE ULTRA-DOMINANT, UN USAGE REMARQUE DU VELO .....	20
3.4	UN TRAFIC ROUTIER POLARISE VERS LA COURONNE BORDELAISE MAIS EGALEMENT LE SUD BASSIN POUR LE SECTEUR DE BIGANOS, TRAFIC QUI SE DEPLACE VERS LE NORD BASSIN EN ETE .....	21
3.5	DES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL POLARISES VERS LA CUB, DANS UNE MOINDRE MESURE LA COBAS ; PEU D'ECHANGES ENTRE LA COBAN ET LE VAL DE L'EYRE .....	23
3.6	DES BASSINS SCOLAIRES CONSTITUES AUTOUR DE ANDERNOS AU NORD, ARCACHON/GUJAN AU SUD, MAIS EGALEMENT DE LA CUB .....	24
3.7	AU SEIN DU CORRIDOR, UNE DEMANDE TOURNEE VERS ANDERNOS ET BIGANOS, PLUS FORTE ET DEPLACEE VERS LE NORD EN ETE.....	25



## 4 LES RESEAUX DE TRANSPORT ET L'OFFRE DE MOBILITE . 27

4.1	UN RESEAU ROUTIER CONTRAINT, DONT LES NIVEAUX DE TRAFIC TENDENT A SE STABILISER .....	27
4.2	UNE OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF VARIEE, ORGANISEE A DIFFERENTES ECHELLES MAIS INEGALEMENT REPARTIE .....	28
4.3	UN RESEAU TRANSGIRONDE EN PROGRESSION.....	29
4.3.1	Une fréquentation qui a suivi l'augmentation significative de l'offre.....	29
4.3.2	L'information-voyageurs : une centrale de mobilité multimodale départementale et des dispositifs temps réel .....	30
4.4	UNE DESSERTE FERROVIAIRE PERIURBAINE VERS BORDEAUX A VOCATION TOURISTIQUE EN ETE.....	32
4.4.1	Une ligne attractive et fréquentée.....	32
4.4.2	En été, une fréquentation moindre mais plus lissée sur la journée et semaine .....	33
4.5	LA DESSERTE DE L'AXE LEGE – BIGANOS – BELIN-BELIET : LA LIGNE 610, UNE LIGNE A L'ATTRACTIVITE LIMITEE .....	34
4.5.1	Hors saison : une offre à destination et utilisée par les pendulaires.....	34
4.5.2	Été : une offre adaptée, une fréquentation dopée par les plages.....	34
4.5.3	Des correspondances avec le train ou la ligne 601 réduites et peu optimisées.....	36
4.5.4	Des marges de manœuvre en termes de desserte et d'insertion de la ligne....	36
4.6	UN RESEAU DE PISTES CYCLABLES DEVELOPPE, ESSENTIELLEMENT AUTOUR DU BASSIN.....	37

## 5 PREMIERE APPROCHE SUR L'OPPORTUNITE ET LES ENJEUX AUTOUR D'UN TCSP SUR L'EST DU BASSIN..... 40

5.1	ENJEUX DE DEPLACEMENTS ET POTENTIELS CAPTABLES PAR UN TCSP .....	40
5.1.1	Quels déplacements ?.....	40
5.1.2	Quelle place pour les TC ? .....	42
5.1.3	Quelle clientèle TC escomptable ? .....	45
5.2	UN TRANSPORT A INSCRIRE DANS UN PATRIMOINE NATUREL ET URBAIN PRESERVE .....	46
5.2.1	Un patrimoine paysager conditionné et rythmé par l'eau et la forêt.....	46
5.2.2	Une urbanisation constituée au fil de l'eau, autour d'un axe central transversal ; une ancienne voie ferrée reconvertie à requestionner.....	47
5.2.3	Des intensités urbaines à reconnecter et des connexions vers le Bassin à exploiter dans un souci de valorisation touristique.....	49
5.2.4	Des espaces protégés à plusieurs titres.....	50
5.2.5	Un collecteur d'assainissement limitant les possibilités d'insertion sur la piste cyclable .....	51
5.3	APPROCHE CROISEE PAR SEQUENCE .....	54
5.3.1	Préambule : Quelles perspectives d'insertion pour quelle emprise ? .....	54
5.3.2	Séquence 1 : Biganos .....	58



5.3.3	Séquence 2 : Biganos Nord.....	60
5.3.4	Séquence 3 : de Audenge à l'entrée de Lanton .....	62
5.3.5	Séquence 4 : de Lanton à l'entrée de Biganos.....	64
5.3.6	Séquence 5 : Andernos.....	66
5.3.7	Séquence 6 : Arès.....	68
5.3.8	Séquence 7 : Lège Cap Ferret .....	70
<b>6</b>	<b>CONCLUSIONS ET ENJEUX .....</b>	<b>72</b>
6.1	UN TERRITOIRE CONTRASTE A LA RECHERCHE D'UN EQUILIBRE .....	72
6.1.1	Un territoire entre bassin et arrière bassin .....	72
6.1.2	De forts enjeux liés aux déplacements côté Nord Bassin.....	72
6.1.3	Des enjeux urbains, paysagers et touristiques .....	72
6.2	UNE OPPORTUNITE DE STRUCTURATION DU NORD-BASSIN ET DE SES DEPLACEMENTS AUTOUR D'UN TCSP FREINEE PAR UN POTENTIEL LIMITE ET DES CONDITIONS DE REALISATION DIFFICILES .....	73
6.2.1	Un territoire peu prêt à accueillir un TCSP aujourd'hui.....	73
6.2.2	Des contraintes techniques et impacts sur l'environnement et le bâti .....	74
6.2.3	Des incertitudes sur le plan institutionnel, peu favorables au portage du projet.....	74
6.3	UN CONTEXTE FAVORABLE A UN TCSP A CONSTRUIRE.....	74



Cette étude a pour objet d'évaluer techniquement et économiquement l'opportunité ainsi que les conditions de réalisation d'un TCSP qui, en réutilisant tout ou partie de la piste cyclable reliant Lège Cap Ferret à Biganos, desservirait l'Est du Bassin d'Arcachon, du bourg de Lège-Cap-Ferret (voire de Claouey) à Biganos/Facture et sa gare, point d'accès à la Métropole Bordelaise par le train. Elle s'intéressera également à la suite de cet équipement ou ses connexions vers le Val de l'Eyre en direction de Salles/Belin.

Le mode pressenti pour ce TCSP est le bus, bus en site propre ou bus à haut niveau de service. Afin de balayer diverses solutions en vérifiant la pertinence de chacune d'elle, l'étude appelle néanmoins à approcher des modes ferrés de type tramway ou tram-train mais aussi envisager d'autres types de transport, à savoir de type suspendu au regard des contraintes d'insertion au sol et dans un souci d'intégration urbaine et paysagère.

L'étude constitue finalement un outil de mise en œuvre du SCOT, destinée à concrétiser les orientations émises dans le Document d'Orientation et d'Objectifs ainsi que leurs variantes imaginables et à permettre leur programmation dans le temps.

L'étude est décomposée en trois phases d'études, précédées d'une phase de lancement et suivies d'une phase de restitution générale :

- Phase 1 : explication de la méthodologie
- Phase 2 : diagnostic
- Phase 3 : propositions et variantes
- Phase 4 : estimation des variantes
- Phase 5 : restitution générale

Le présent rapport constitue le rapport de Diagnostic (Phase 2).

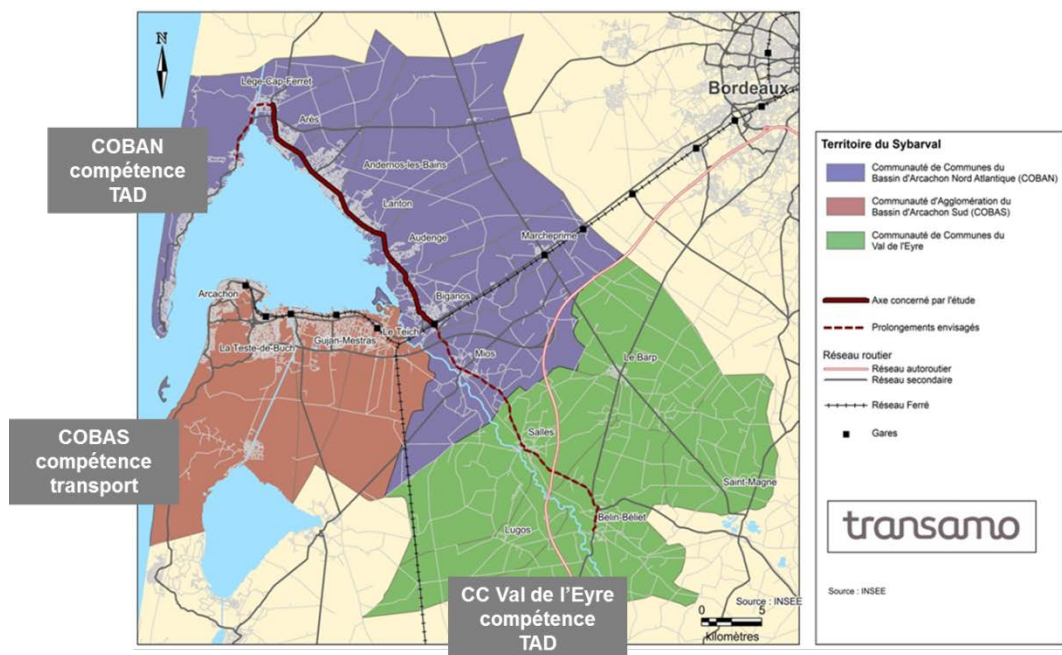


# 1 INTRODUCTION - CONTEXTE ET EMERGENCE DE L'IDEE D'UN TCSP

## 1.1 LE TERRITOIRE DU SYNDICAT MIXTE DU BASSIN D'ARCACHON VAL DE L'EYRE (SYBARVAL) : TROIS EPCI AUX FRANGES DE L'AGGLOMERATION BORDELAISE

Le Sybarval s'étend sur le périmètre des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) suivants :

- La Communauté de Communes du Bassin d'Arcachon Nord Atlantique (COBAN)
- La Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS)
- La Communauté de Communes du Val de l'Eyre.



Seule la COBAS est Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Sur le périmètre de la COBAN et de la Communauté de Communes du Val de l'Eyre, le Département a la charge de l'organisation des transports collectifs, compétence qu'il délègue à ces deux collectivités pour l'organisation de leur service de Transport à la Demande. Il est à noter qu'à l'horizon 2017, cette compétence passe des Départements à la Région, déjà en charge de l'organisation du transport ferroviaire régional.



## 1.2 UN TERRITOIRE SOUMIS A DES MOBILITES MULTIPLES

Le diagnostic du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de 2013 fait état d'une mobilité importante des habitants du BARVAL, avec un nombre élevé de déplacements journaliers (4,03), une distance parcourue quotidiennement par personne importante (43 km), et une part modale de la voiture prépondérante (71%), d'après les résultats de l'EDGT 2009.

### ➤ Les déplacements domicile-travail

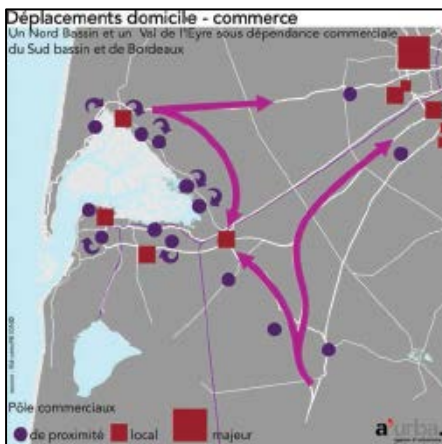


Comme mis en évidence au SCOT, le territoire est soumis à deux aires d'influence :

- celle de l'agglomération Bordelaise, attirant notamment des flux en provenance de la COBAN et du Val de l'Eyre
- celle du Bassin d'Arcachon, attirant lui aussi des flux en provenance des 2 territoires précités.

Ainsi, les territoires de la COBAS connaissent des déplacements domicile-travail essentiellement internes.

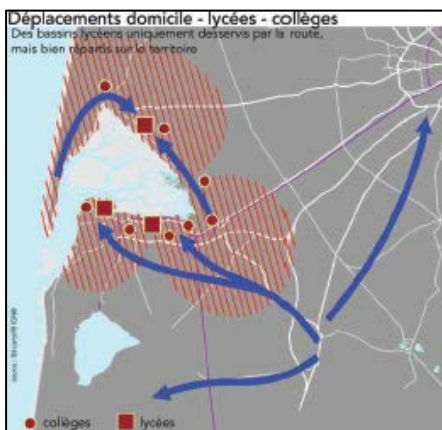
### ➤ Déplacements domicile-commerce



Le SCoT révèle des déplacements domicile-commerce majoritairement de proximité, bien que la commune de Biganos et l'agglomération Bordelaise agissent comme des pôles attractifs pour ce type de déplacements pour les territoires de la Communauté de Communes du Bassin d'Arcachon Nord Atlantique (COBAN) et de celle du Val de l'Eyre.

En revanche, les déplacements de la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS) sont essentiellement de proximité, ce territoire étant ainsi relativement autonome par rapport à ceux de la COBAN et de la Communauté de Communes du Val de l'Eyre.

### ➤ Déplacements domicile-école



Les collèges et lycées étant regroupés autour du bassin, les lycéens et collégiens de la COBAN et de la COBAS effectuent des déplacements relativement courts, contrairement à ceux du Val de l'Eyre qui se rendent entre autres dans les établissements du Sud Bassin, effectuant ainsi des déplacements plus longs. Ces derniers se rendent aussi dans des établissements situés dans des territoires plus éloignés, comme les Landes ou encore dans la Communauté Urbaine de Bordeaux.



➔ Déplacements domicile-loisirs



Outre les déplacements des résidents du BARVAL, le territoire est soumis à des flux touristiques importants, notamment en provenance de l'agglomération bordelaise et de ses environs. Parmi ces flux touristiques, une grande majorité est assurée par la voiture, le Sud Bassin étant le seul à être desservi par la ligne ferroviaire Bordeaux-Arcachon (desservant sur le territoire les gares de Marcheprime, Biganos-Facture, Le Teich, Gujan-Mestras, La Hume et La Teste-de-Buch).

Ces déplacements importants, assurés très majoritairement en véhicule particulier, sont irrémédiablement générateurs de congestion routière, phénomène renforcé par la structure des territoires et des réseaux viaires.

La multiplicité de ces motifs de déplacements entraîne alors des conflits d'usages sur le réseau viaire, et parfois sur un axe unique, comme c'est le cas de la RD3 reliant Lège à Biganos.

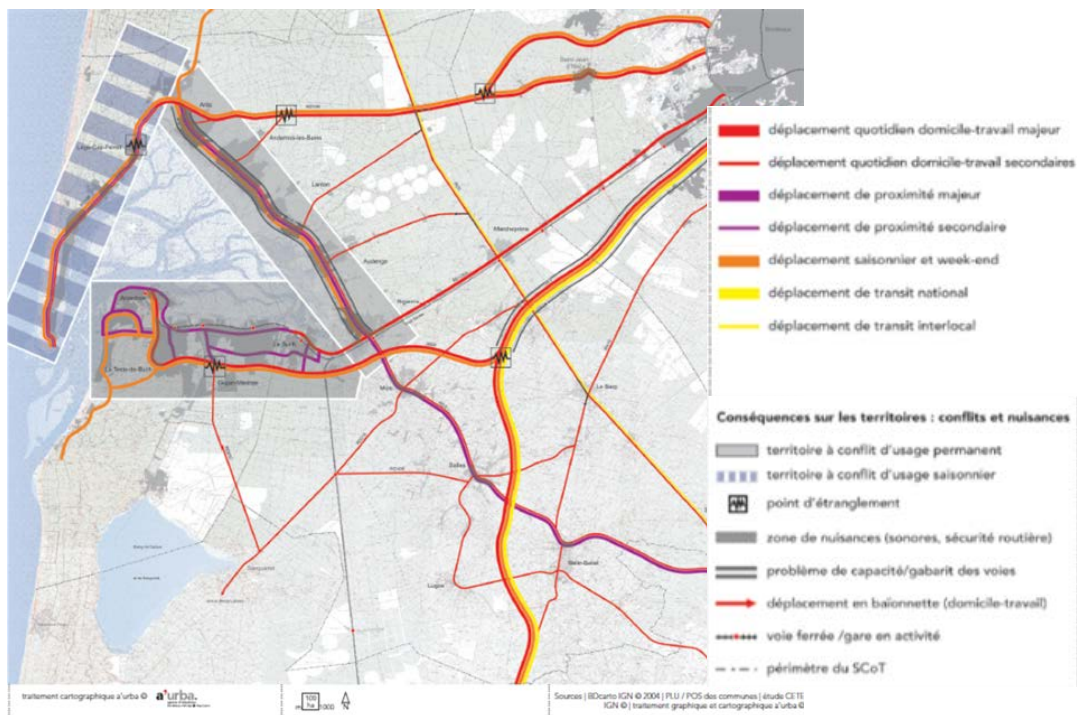


Figure 1 : Axes routiers du territoire du Sybarval et conflits d'usage (Source : SCOT)





### 1.3 LE DEVELOPPEMENT DES TC ET LA REALISATION D'UN TCSP : UN ENJEU DU SCOT

Afin de répondre à ce phénomène de congestion de la RN3 et proposer une alternative efficace à la voiture particulière tout en rééquilibrant l'offre de transport collectif à l'échelle du Bassin, un des enjeux du Schéma de Cohérence Territoriale du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre concerne le développement des transports collectifs et la réalisation d'un Transport Collectif en Site Propre sur l'est du Bassin, accompagnant les urbanisations futures.

A cette fin, il évoque l'opportunité de réutiliser l'emprise de l'ancienne voie ferrée de Lège-Facture aujourd'hui reconvertie en piste cyclable.

Il y est par ailleurs inscrit le principe d'une voie de circulation rétro-littorale ou contournement routier connectée à la RD106 à l'Est d'Arès et RD1250 à Biganos au niveau des accès à la zone commerciale.

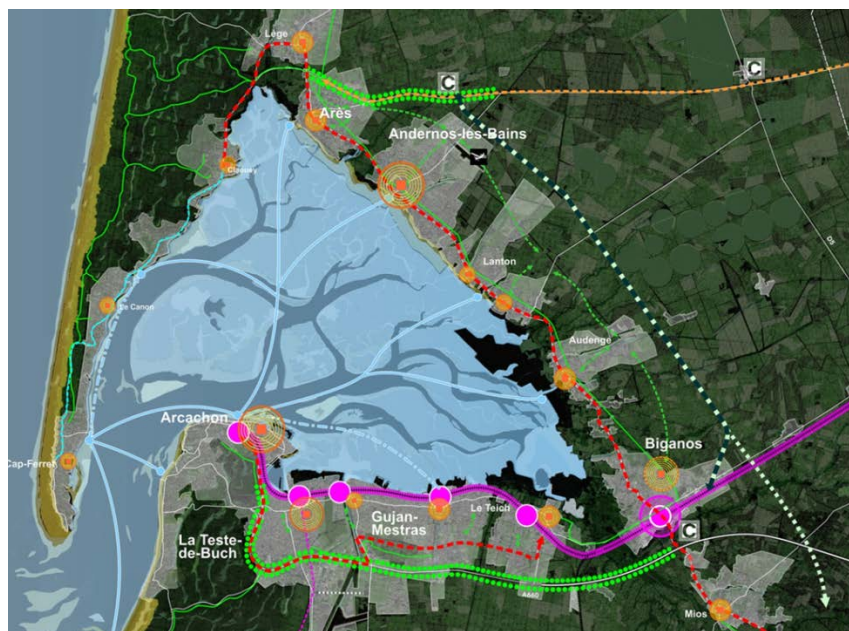


Figure 2 : Extrait " Un territoire à haut niveau de services urbains : les services transports (Source : Projet de SCOT)

#### Extraits du projet de SCOT

« L'offre de transports est [...] plus limitée dans le nord Bassin alors qu'il s'agit d'un territoire urbain aggloméré amené à s'accroître et dont les déplacements de proximité sont très nombreux. De réels enjeux de renforcement de l'offre des cars interurbains en termes de temps de parcours et de fréquence mais également de développement de réseaux de transports collectifs performants émergent ici. »

« La programmation des axes de transports collectifs comme « effets leviers » »

« Le nord Bassin, dépourvu de TCSP, pourrait-être doté d'un TCSP structurant, sur un axe Lège-Biganos voire au-delà (Val de l'Eyre), pour répondre à la demande en déplacements quotidiens (migrations pendulaires, déplacements de proximité) et à la demande future. »

« Le gabarit de la RD3 existante permettant difficilement la mise en place d'un site propre, il serait alors envisageable de réaffecter l'ancienne voie ferrée de Lège-Facture, aujourd'hui aménagée en piste cyclable, à un TCSP. Le TCSP pourrait être accompagné de cheminements cyclables et piétons. La faisabilité de tels aménagement en termes d'emprise au sol et d'insertion dans les tissus (tissus urbains, forêt) est à étudier, tout comme les modes : tramway, bus à haut niveau de service, train ou encore tram-train »



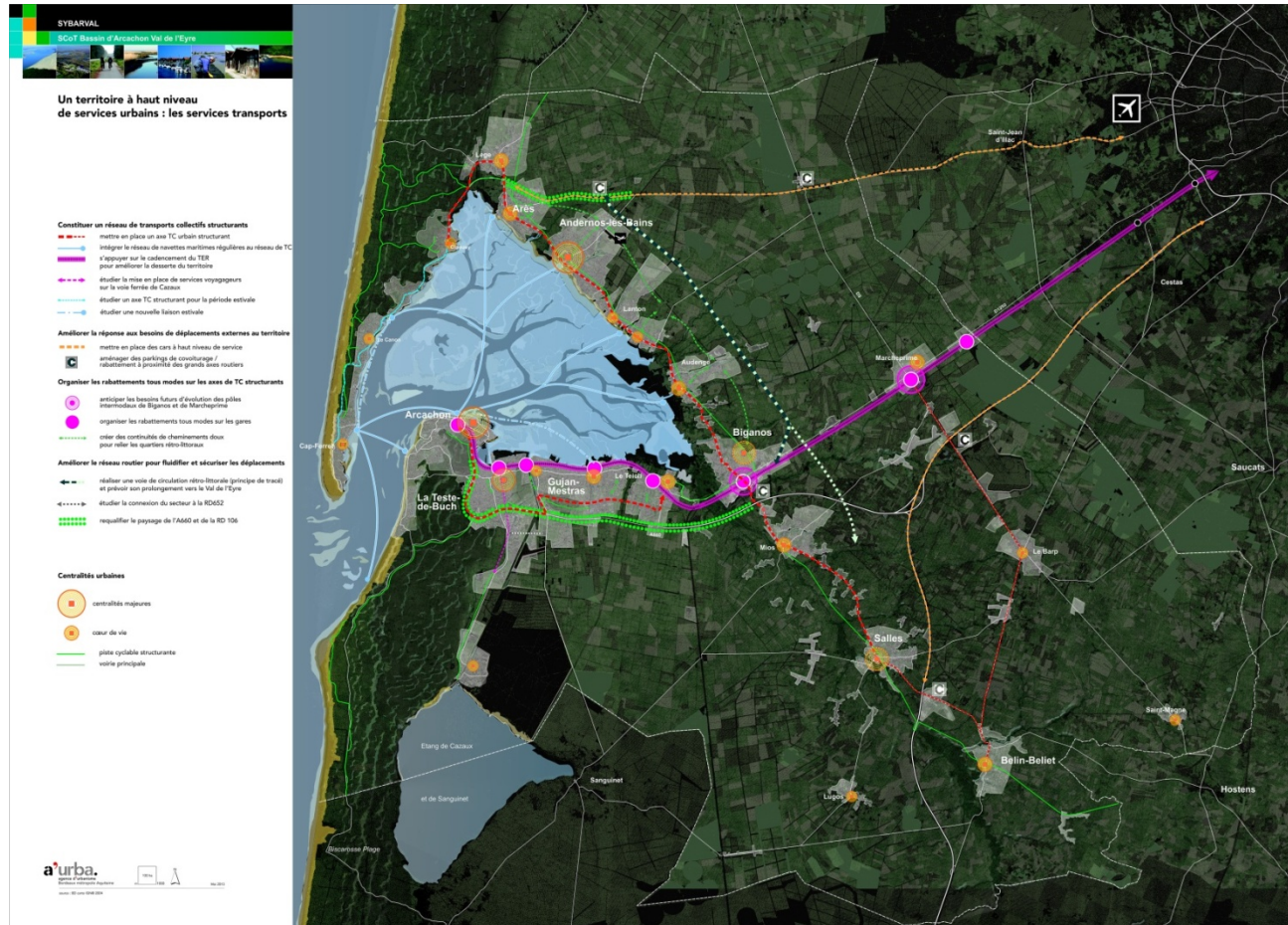


Figure 3 : Un territoire à haut niveau de services urbains : les services transports (Source : Projet de SCOT)



## 1.4 LA REFLEXION SUR LE TCSP PAR LES ACTEURS DU TERRITOIRE

Si le principe d'un axe de transport performant structurant reliant Lège à Biganos et se prolongeant vers le Val de l'Eyre est soutenu par l'ensemble des acteurs du territoire, les échanges réalisés avec ces derniers amènent à mettre en évidence différentes visions, convergentes mais également parfois divergentes et ponctuées d'interrogations quant à ce futur transport collectif et sa mise en œuvre :

*« Il y a une demande pour une offre de transport collectif en rabattement sur les trains »*

*« Ce territoire a besoin d'un projet fédérateur. Un transport tel un « objet » attractif qui ferait le tour du bassin, en serait un »*

*« Une ligne pour qui ? Pour aller de où à où ? »*

*« Une desserte intercommunale répondant aux besoins de la vie locale »*

*« Il est difficile de toucher à la piste cyclable que la population s'est appropriée. Elle doit rester »*

*« La piste cyclable constitue une opportunité à étudier »*

*« Seul un contournement routier permettra de désengorger la RD3 et d'y imaginer le développement d'une offre de transport plus attractive »*

*« Réfléchir à un vrai projet. Un réseau de bus sans aménagement conséquent ne serait pas satisfaisant ».*



## 2 LA STRUCTURE DU TERRITOIRE DU SYBARVAL ET SON EVOLUTION

### 2.1 UN HABITAT MAJORITAIREMENT PAVILLONNAIRE OU RURAL, DISPERSÉ SUR LE VAL DE L'ÉYRE

Le territoire du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (BARVAL) fait l'objet d'une grande attractivité, entraînant une croissance démographique importante. Si celle-ci s'est concentrée au départ sur le périmètre de la COBAS et le nord de la COBAN, elle concerne aujourd'hui les franges Est et Nord de la COBAN et le Val de l'Eyre, notamment à proximité des axes routiers vers Bordeaux (commune de Mios en particulier).

L'habitat est très majoritairement pavillonnaire ou rural. Sur le Bassin, l'urbanisation se concentre sur les contours du bassin, de manière relativement linéaire, contrainte par les espaces maritimes et forestiers. En revanche, elle est plus dispersée pour les territoires du Val de l'Eyre, bien qu'elle reste organisée autour des centres bourgs de Salles, Belin et Béliet, Le Barp.

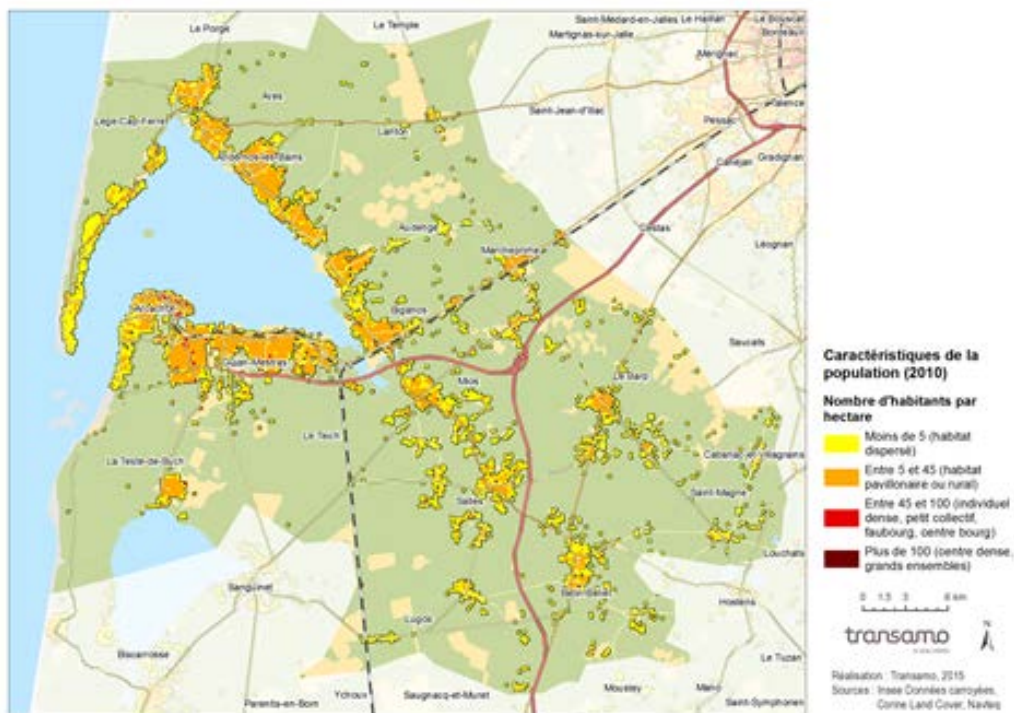


Figure 4 : Urbanisation du territoire

### 2.2 UN TERRITOIRE SOUMIS A SAISONNALITE, PLUS MARQUEE SUR LE NORD BASSIN ET ARCACHON-LA TESTE

Le territoire du Sybarval connaît un attrait touristique important, notamment pendant la période estivale et les week-ends, une saisonnalité plus marquée sur le Nord Bassin et Arcachon-La Teste où la part de résidences secondaires y est très élevée.

A contrario, l'arrière-bassin et notamment ses communes reliées à Bordeaux par les axes autoroutier et ferroviaire accueille une population résidente permanente.



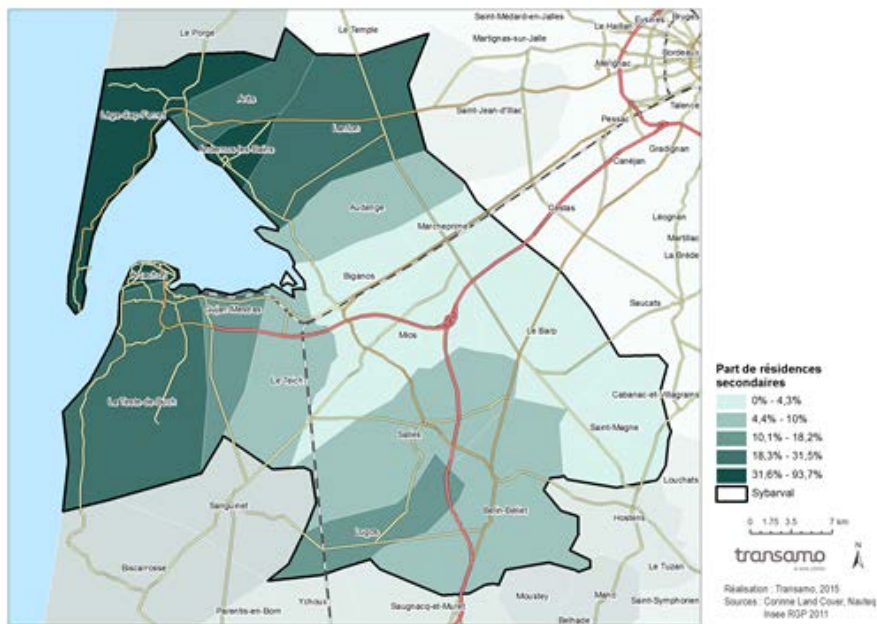


Figure 5 : Part de résidences secondaires

### 2.3 UNE DEPENDANCE MARQUEE A LA VOITURE PARTICULIERE, D'AUTANT PLUS SUR LE VAL DE L'EYRE

La voiture est le mode de déplacement ultra-dominant (71% des déplacements réalisés par les habitants du Sybarval). La dépendance à la voiture particulière est très marquée comme reflété par le taux de motorisation élevé des ménages, notamment sur le Val de l'Eyre à l'habitat plus dispersé et la propension à l'usage des transports collectifs plus faible, où plus de la moitié des ménages possède 2 véhicules ou plus.

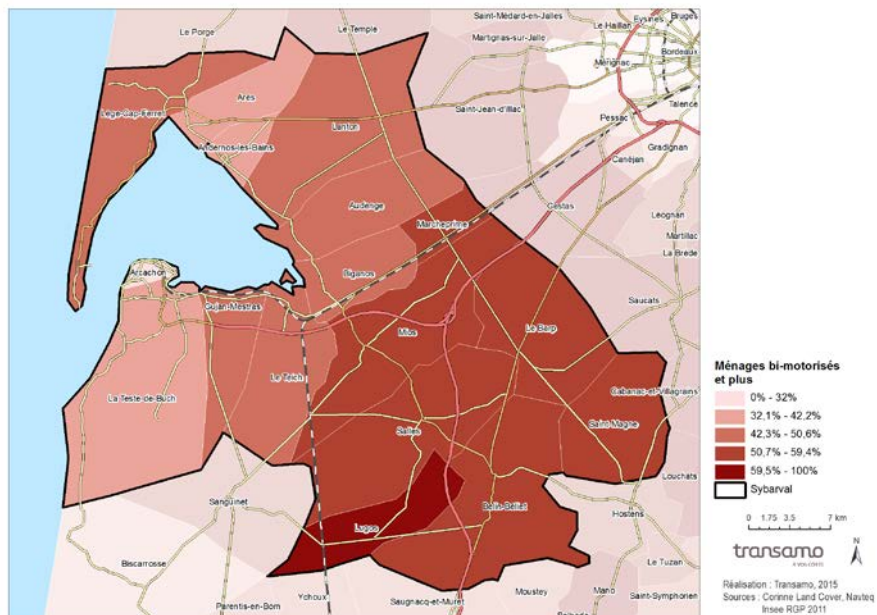


Figure 6 : Motorisation des ménages



## 2.4 DES EMPLOIS CONCENTRES SUR LE SUD BASSIN ... ET L'AGGLOMERATION BORDELAISE

Le territoire du Sybarval se caractérise par un vivier d'emplois relativement limité, concentré sur le Sud Bassin, (Arcachon, la Teste et Gujan-Mestras). Il est néanmoins sous forte influence de la métropole bordelaise limitrophe, dont la couronne sud-ouest notamment, à proximité des axes routiers vers le Bassin d'Arcachon constitue un pôle d'emplois considérable pour les habitants du Bassin (aéroport de Bordeaux-Mérignac, Thalès, ...). A noter également l'importance de la commune du Barp aux franges de l'aire urbaine bordelaise, qui accueille les activités du CEA.

Ceci se traduit donc par des besoins de déplacements domicile-travail vers la métropole bordelaise (et à la fois inversement la forte attractivité du Bassin comme lieu de résidence pour les employés de la couronne sud-ouest de métropole bordelaise) mais également les communes de la COBAS.

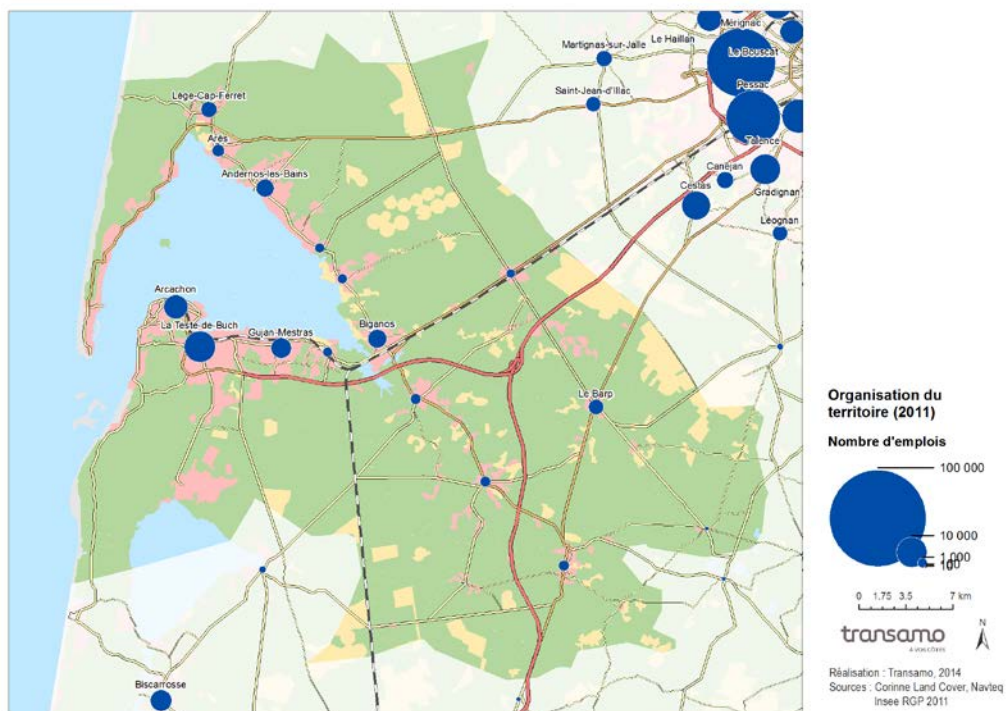


Figure 7 : Répartition des emplois



## 2.5 UN TISSU D'ÉQUIPEMENTS REPARTIS AUTOUR DU BASSIN, ET DEUX POLES, ARCACHON/LA TESTE/GUJAN AU SUD, ANDERNOS/ARES AU NORD

Le territoire du Sybarval présente un bon niveau d'équipements publics, limitant la dépendance à la métropole bordelaise. Les plus structurants (collège, lycée, établissements de santé) se concentrent néanmoins sur le pourtour du Bassin, a fortiori le Sud du Bassin, d'Arcachon à Gujan-Mestras. L'offre culturelle (cinéma, centre culturel) se trouve sur Andernos, Biganos et Arcachon.

Le niveau d'équipement du Val de l'Eyre reste quant à lui plus limité, la commune de Salles se distinguant néanmoins avec son collège et complexe aquatique.

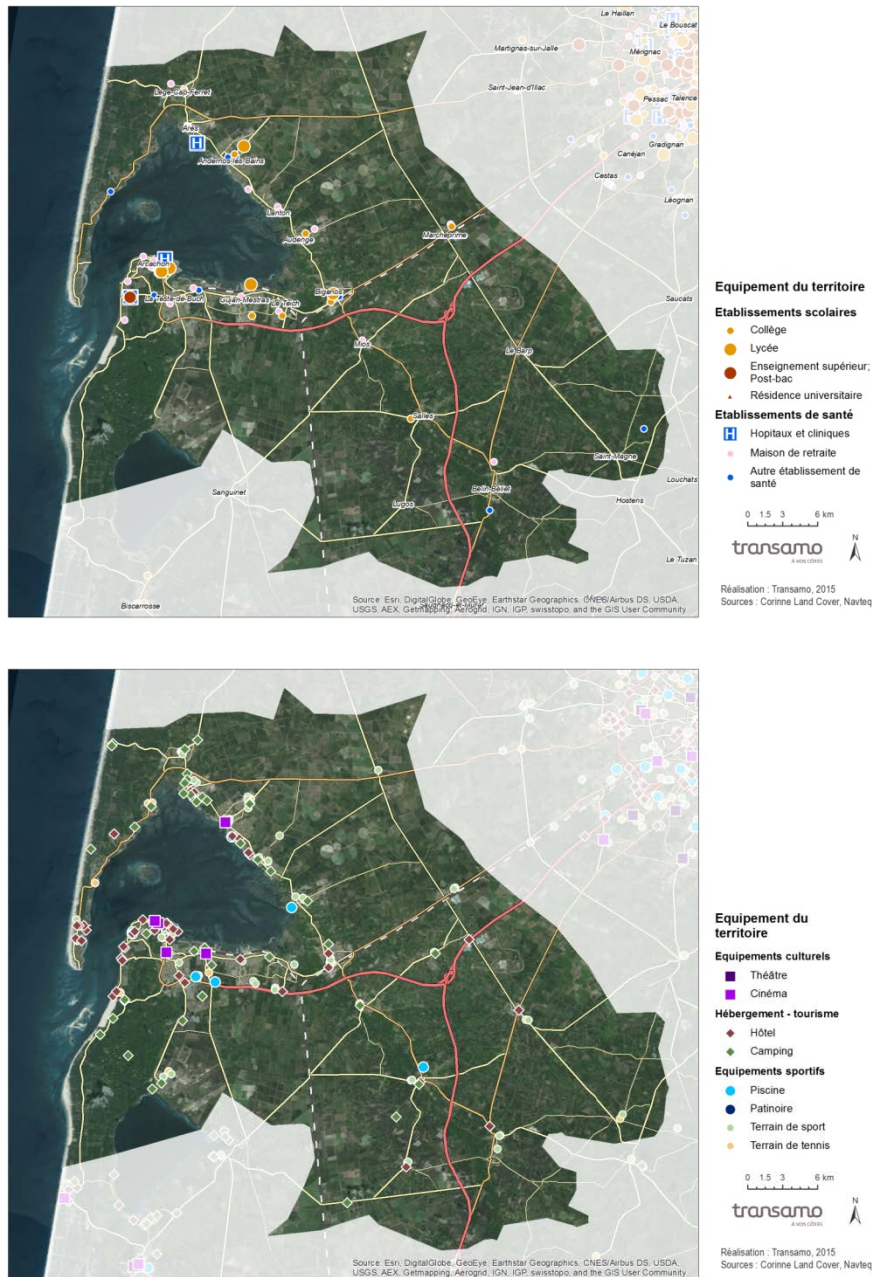


Figure 8 : Répartition des équipements à l'échelle du Sybarval



Le fonctionnement de l'axe Lège – Biganos, en termes d'équipements et services, peut être synthétisé de la manière suivante :

- Pôle commercial : Biganos ;
- Pôle administratif : Andernos, complété d'Audenge ;
- Pôle de santé : Arès

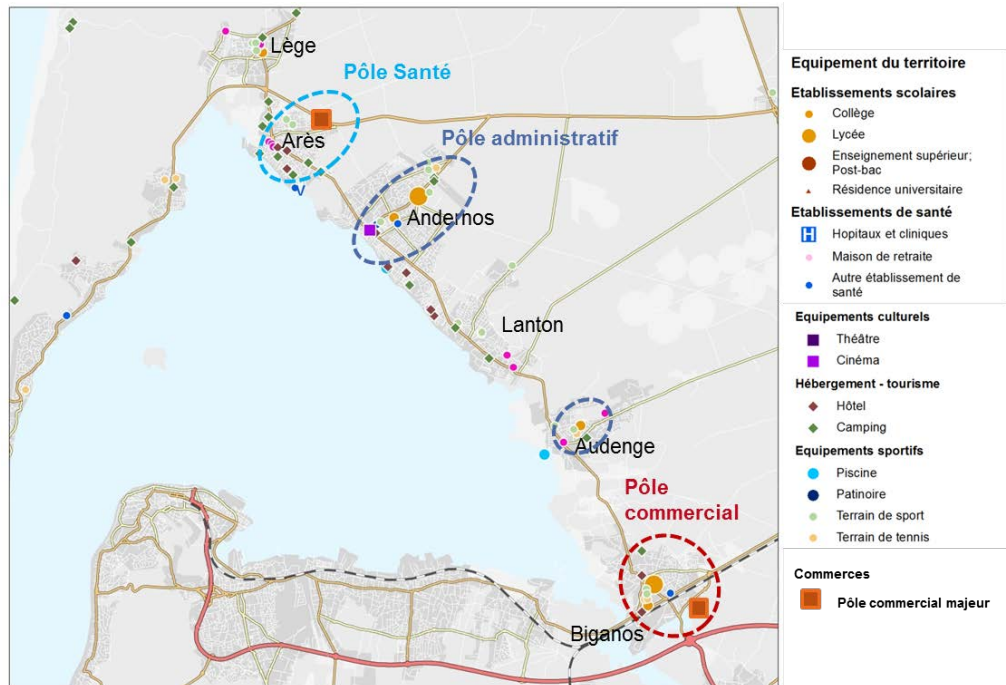


Figure 9 : Organisation de l'axe Lège- Biganos en termes d'équipements et services

## 2.6 DES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT FORTES

### 2.6.1 Un accueil important de population, notamment sur l'Est Bassin

Face à la hausse de la demande, notamment de la part de jeunes ménages travaillant sur la métropole bordelaise, des ambitions importantes de création de logements et ainsi d'évolution de la population sont affichées dans le projet de SCOT.

Cette évolution concerne en particulier le Val de l'Eyre et les communes de l'Est de la COBAN, disposant d'une plus large réserve de foncier.

Le projet de SCOT affiche un objectif de 200.000 habitants à l'horizon 2030 soit 50.000 habitants de plus qu'en 2015 pour l'ensemble du territoire du Sybarval.

Cette évolution devrait se traduire par des densifications de bourgs et quelques extensions urbaines de certaines communes (ex : Belin-Béliet, Marcheprime, Mios).





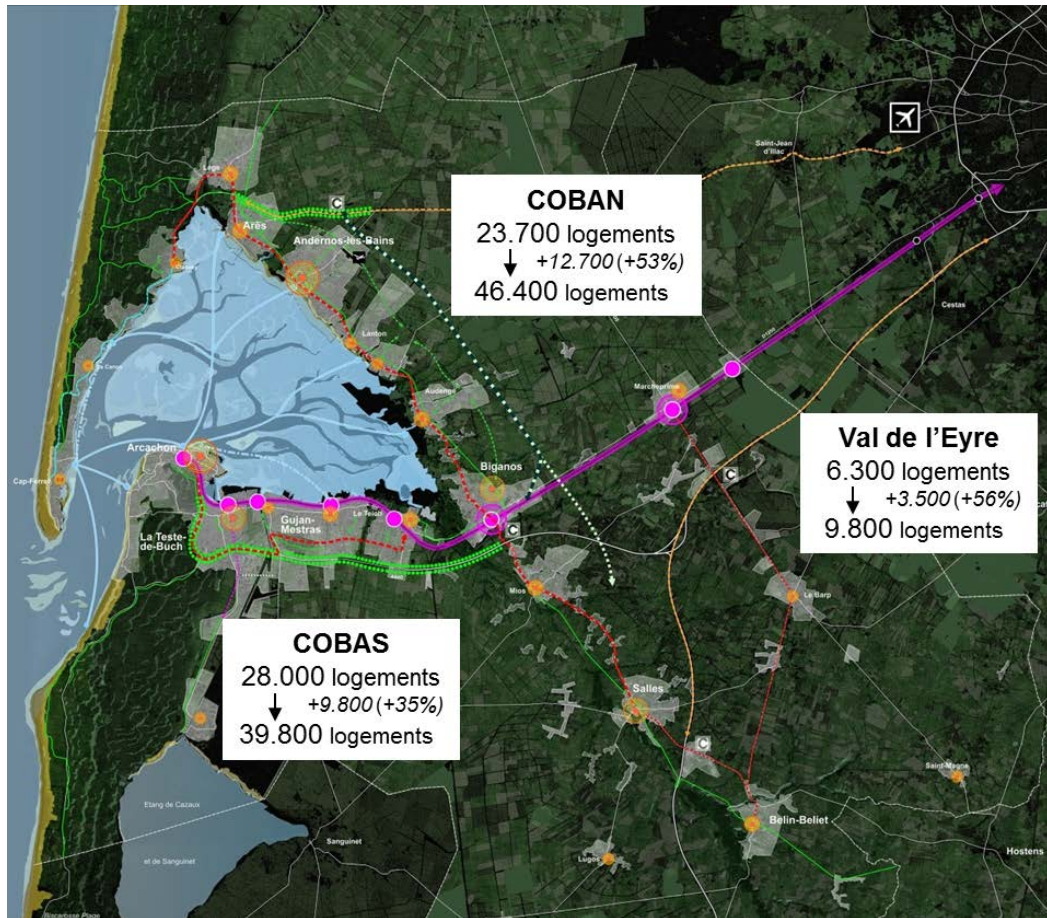


Figure 10 : Objectifs de production de logements à l'horizon 2030 par rapport à 2008 (Source : SCOT)

### 2.6.2 Vers un meilleur équilibre habitants / emplois et équipements

Afin d'accompagner son évolution démographique et à la fois mieux équilibrer l'offre d'équipements à l'échelle du territoire et proposer plus d'emplois sur le territoire à ses habitants, un certain nombre de projets et développements sont en cours ou doivent voir le jour dans les prochaines années :

- Des projets économiques
  - Sylva 21
  - ZA Arès
  - LMJ (route des Lasers)
  - ZA La Teste
- Des projets d'équipements
  - Collège de Mios
  - Cinémas (Andernos)
- Développements commerciaux
  - Biganos
  - Arès : projet de centre commercial Leclerc



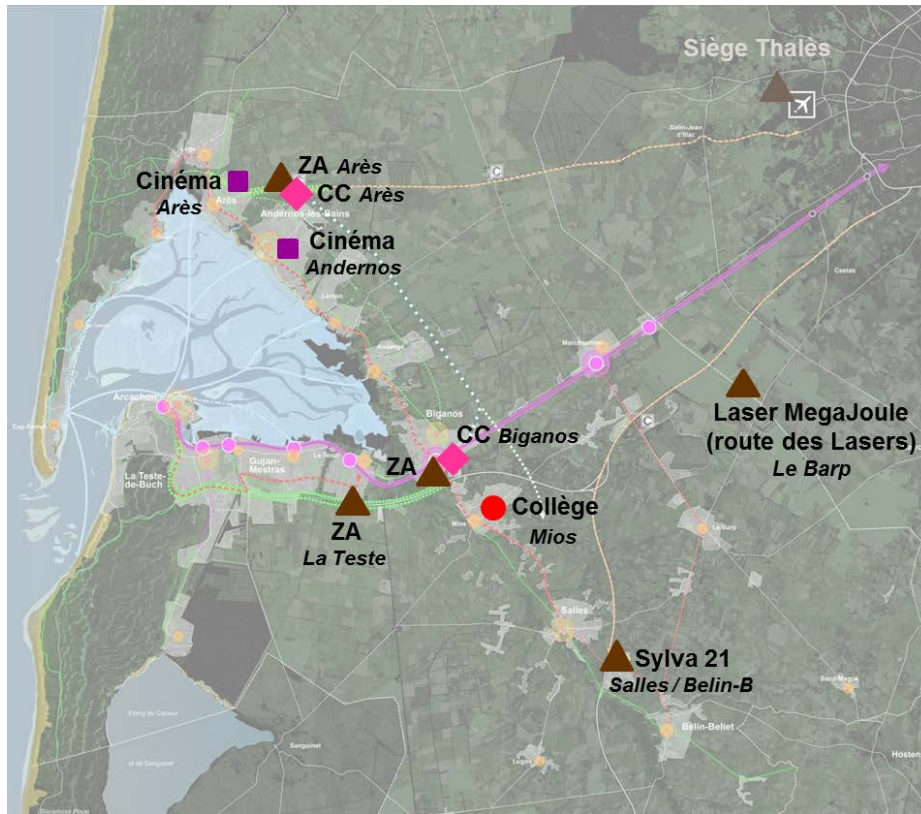


Figure 11 : Projets à l'échelle du Sybarval



## 3 LA DEMANDE ET LES PRATIQUES DE MOBILITE

### 3.1 PREAMBULE : LES DONNEES UTILISEES POUR LA CONNAISSANCE DES DEPLACEMENTS

La connaissance des déplacements sur le territoire du Sybarval, à la fois en termes de flux et de pratiques de mobilité est permise grâce aux enquêtes réalisées sur le territoire et données statistiques suivantes :

- Enquête Déplacements Grands Territoires (2009) : réalisée à l'échelle du Département de la Gironde, auprès d'échantillons de ménages résidant sur différents territoires du département ;
- Enquête routière par interview (cordon) Printemps / Eté sur les axes routiers structurants du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (2010) : elle donne une vision assez précise des flux entrants et sortants, et bien qu'elle ne porte que sur les flux routiers, elle offre l'avantage de permettre d'appréhender la saisonnalité du territoire.
- Données INSEE sur les migrations pendulaires issues du Recensement de la Population (2012) :
  - Domicile-travail
  - Domicile-études

Elle peut également être étayée grâce aux données de fréquentation des transports collectifs, à savoir celles des lignes Transgironde et de la ligne TER. Ces données sont néanmoins partielles, limitées à une indication sur la fréquentation par ligne et par arrêt, mais non selon l'origine-destination réalisée sur la ligne ou le réseau.

### 3.2 L'IMPORTANCE DES DEPLACEMENTS LOCAUX CHEZ LES HABITANTS DU SYBARVAL, LE ROLE D'INTERFACE DU SECTEUR DE BIGANOS

L'enquête Déplacements Grands Territoires, menée auprès d'un échantillon de ménages donne une image de la géographie des flux générés par les résidents du territoire du Sybarval tous modes et motifs confondus.

Si l'on s'intéresse aux flux en lien avec les secteurs du corridor Lège-Cap Ferret – Val de l'Eyre, comme représenté sur l'illustration ci-après, les principaux échanges sont constatés :

- en premier lieu entre le secteur Est Bassin (Biganos, Audenge, Mios, Marcheprime) et :
  - Gujan-Mestras / Le Teich ;
  - le secteur Nord Bassin (Lège Cap Ferret, Arès, Andernos, Lanton) ;
  - La Teste de Buch ;
  - Le Val de l'Eyre ;
- vers le secteur central de la métropole bordelaise :
  - depuis l'Est Bassin ;
  - depuis le Nord Bassin ;
- de manière plus diffuse, vers les secteurs ouest et sud de l'aire métropolitaine bordelaise :
  - depuis le Val de l'Eyre ;
  - depuis l'Est Bassin.



Ces résultats montrent l'importance des échanges réalisés au sein même du territoire et appuient également le rôle d'interface du secteur Est Bassin constitué autour de Biganos, les échanges entre le Nord, le Sud Bassin et le Val de l'Eyre restant minoritaires.

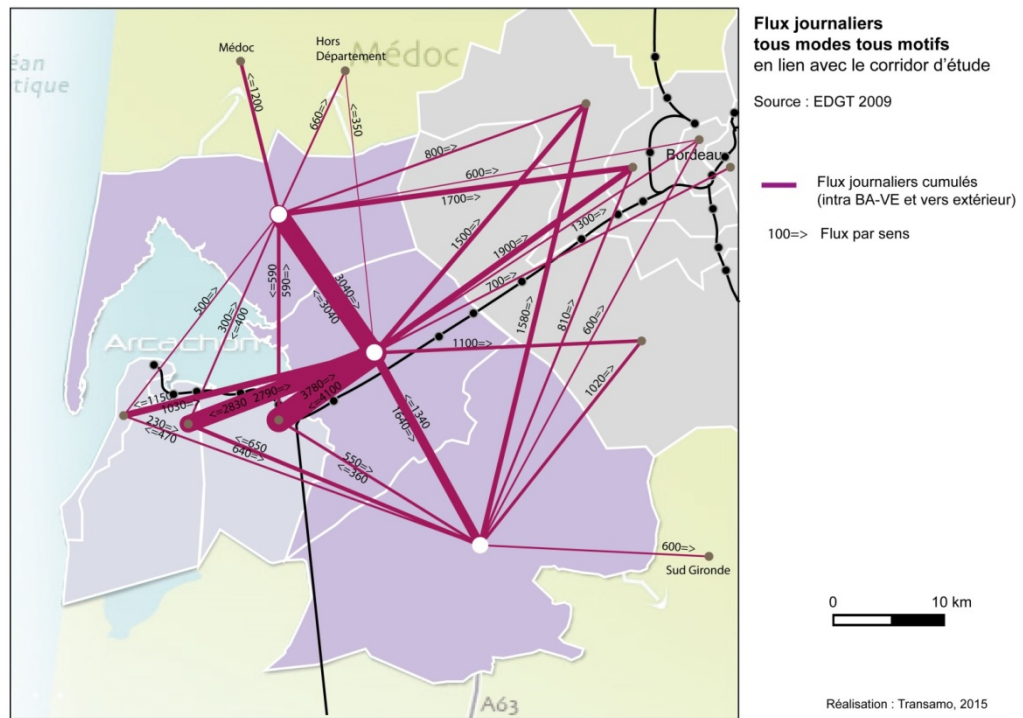


Figure 12 : Flux journaliers tous modes tous motifs en lien avec le corridor d'étude (Source : EDGT 2009)

### 3.3 UN MODE VOITURE ULTRA-DOMINANT, UN USAGE REMARQUE DU VELO

Comme montré par l'EDGT, l'automobile est le mode ultra-dominant, Il concerne 70% des déplacements et même sur de courtes distances. La marche à pied compte pour un déplacement sur cinq, évidemment sur de petites distances.

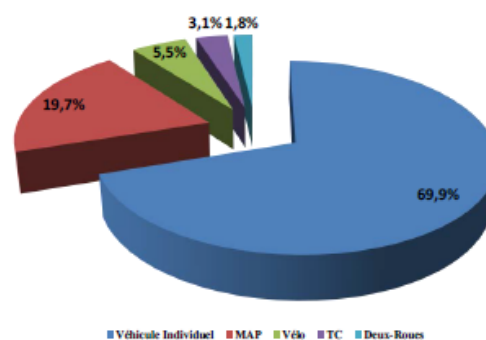


Figure 13 : Répartition modale de l'ensemble des déplacements des ménages (Source : EDGT 2009 – Cahiers territoriaux de la mobilité de Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre)

Il est à remarquer l'usage relativement important du vélo, troisième mode de déplacements dans le secteur du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre devant les transports en commun qui ne représentent que 3,1% des parts modales. Ce territoire apparaît comme l'un des mieux dotés en



infrastructures destinées à la pratique des modes doux notamment dans les espaces peu denses. Toutefois, ces aménagements ne sont pas répartis de façon homogène sur l'ensemble du territoire, notamment, dans des zones comme le Val de l'Eyre qui est un territoire qui ne se prête pas vraiment à la pratique du vélo.

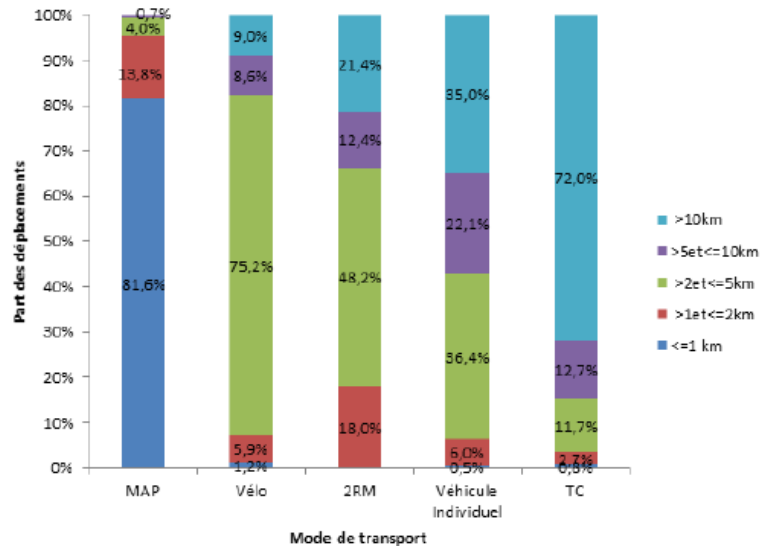


Figure 14 : Répartition modale des déplacements par seuil de distance parcourue (Source : Cahiers territoriaux de la mobilité – EDGT2009)

### 3.4 UN TRAFIC ROUTIER POLARISE VERS LA COURONNE BORDELAISE MAIS EGALEMENT LE SUD BASSIN POUR LE SECTEUR DE BIGANOS, TRAFIC QUI SE DEPLACE VERS LE NORD BASSIN EN ETE

Comme montré par les analyses issues de l'enquête cordon routière réalisée en 2010 sur le Bass, en termes de trafic routier, le territoire du corridor Lège Cap Ferret – Val de l'Eyre présente :

- une forte polarisation vers l'aire urbaine bordelaise, en particulier la couronne ouest de la CUB, mais également vers le Sud Bassin (COBAS),
- une polarisation vers le Sud Bassin qui s'intensifie en été, notamment depuis l'Est mais également le Nord Bassin ;
- des enjeux de déplacements qui se déplacent vers le Nord Bassin en été, qu'ils soient en lien avec l'aire urbaine bordelaise ou avec le Sud Bassin ;
- un motif principal « domicile-travail » qui s'efface au profit du motif « vacances-loisirs » en été.

		Printemps	Eté
Taux d'occupation moyen des véhicules		1,3	1,9
Motifs de déplacements	Vacances/Loisirs	4%	35%
	Domicile-travail	29%	19%
	Affaires professionnelles	19%	10%
Part de covoitureurs réguliers (tous les jours à plusieurs fois par semaine)		43%	4%

Figure 15 : Les habitudes de déplacements VL été/hiver en quelques chiffres (ECR BA-VE)



Si les trafics au sein du corridor ont pu être sous-estimés de par l'organisation des points de comptages, ces chiffres montrent une tendance générale de trafics peu liés à l'axe Lège Cap Ferret – Val de l'Eyre.

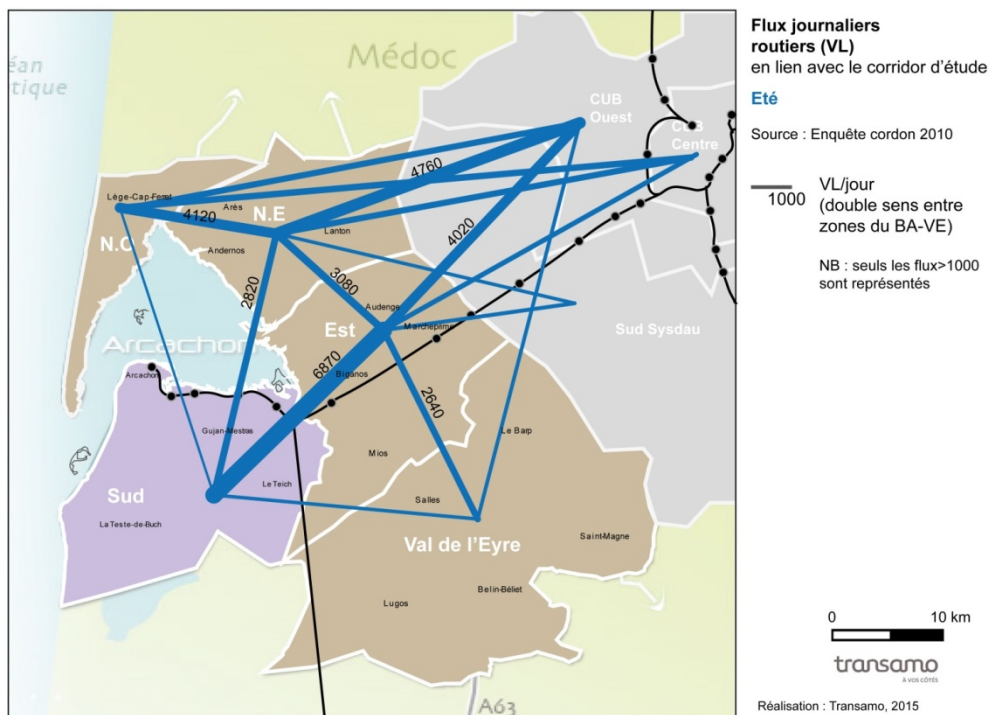
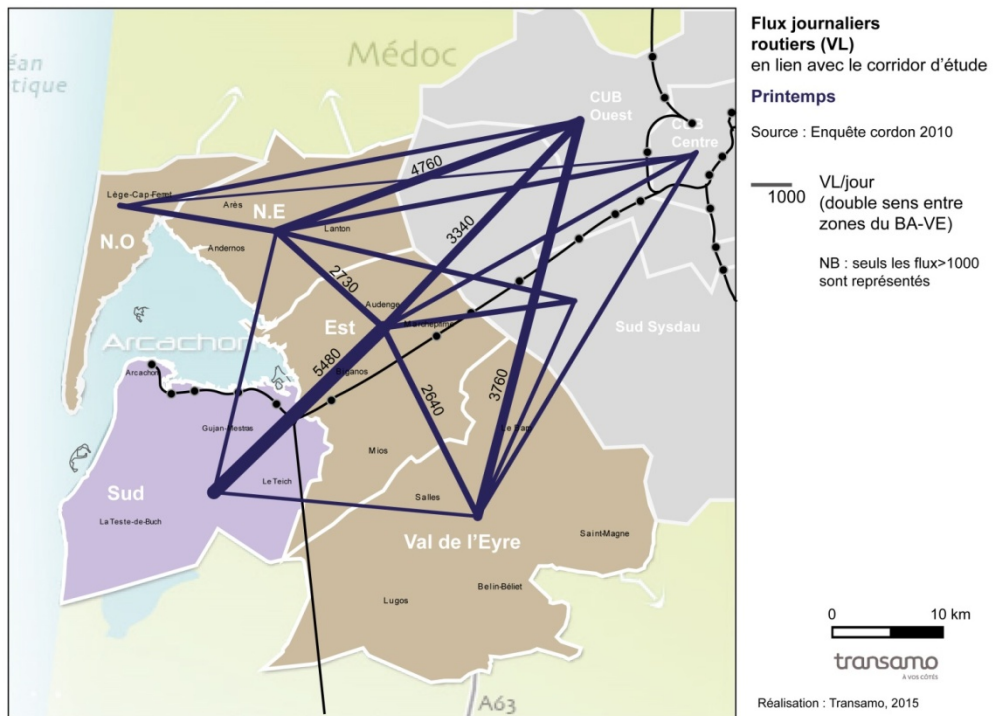


Figure 16 : Trafics VL été/hiver entre les secteurs du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre et l'aire urbaine bordelaise (Source : ECR du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre 2010)



### 3.5 DES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL POLARISES VERS LA CUB, DANS UNE MOINDRE MESURE LA COBAS ; PEU D'ÉCHANGES ENTRE LA COBAN ET LE VAL DE L'EYRE

L'analyse des flux domicile-travail qui concernent hors saison estivale environ 1/3 des déplacements, montre, en cohérence avec les analyses précédentes tous motifs :

- une forte polarisation des déplacements vers l'agglomération bordelaise, les flux les plus marqués étant générés :
  - par les communes les plus peuplées du corridor : Andernos, Biganos notamment ;
  - mais également par des communes de moindre importance qui se sont développées en accueillant des actifs de l'agglomération bordelaise, favorisées par une localisation sur les grands axes de transport : Mios, Salles, Le Barp, Marcheprime.
- une polarisation vers la COBAS depuis les communes limitrophes, Mios et Biganos notamment ;
- une part modale des transports collectifs très faible sur ces déplacements, à l'exception des flux de/vers Biganos, desservie efficacement par le train.

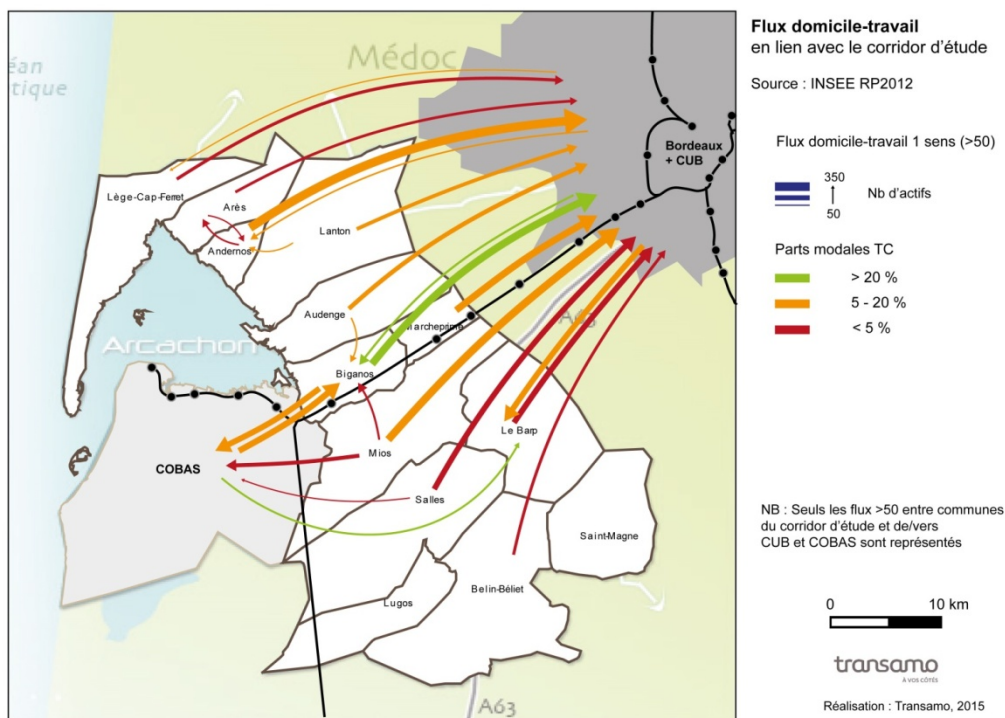


Figure 17 : Flux domicile-travail en lien avec les communes du corridor d'étude (Source : INSEE RP2012) – Matrices détaillées en annexe



### 3.6 DES BASSINS SCOLAIRES CONSTITUES AUTOUR DE ANDERNOS AU NORD, ARCACHON/GUJAN AU SUD, MAIS EGALEMENT DE LA CUB

La géographie des flux domicile-études suit l'organisation des établissements scolaires sur le territoire.

- Le Nord Bassin est structuré autour d'Andernos (présence d'un collège et d'un lycée), et dans une moindre mesure Audenge (collège) pour la commune de Lanton.
- L'Est Bassin est orienté vers les établissements scolaires de la COBAS, les flux les plus importants étant générés par Mios et Biganos, une organisation amenée à évoluer avec la création du collège de Mios. A noter l'influence limitée du collège et lycée de Mios à l'échelle intercommunale.
- Le Val de l'Eyre est quant à lui lié à Salles (collège).
- Des flux relativement importants existent également vers l'agglomération bordelaise, les plus marqués étant générés par les communes principales du corridor mais aussi les mieux reliées à Bordeaux par l'offre de transport collectif : Andernos et Biganos, Salles.

Ces flux s'organisent donc avant tout à une échelle locale, au sein de la commune même ou vers la commune voisine, ou encore vers l'agglomération bordelaise. Peu s'inscrivent sur l'axe Lège Cap Ferret – Biganos – Salles – Belin-Béliet ou ponctuellement sur une courte distance.

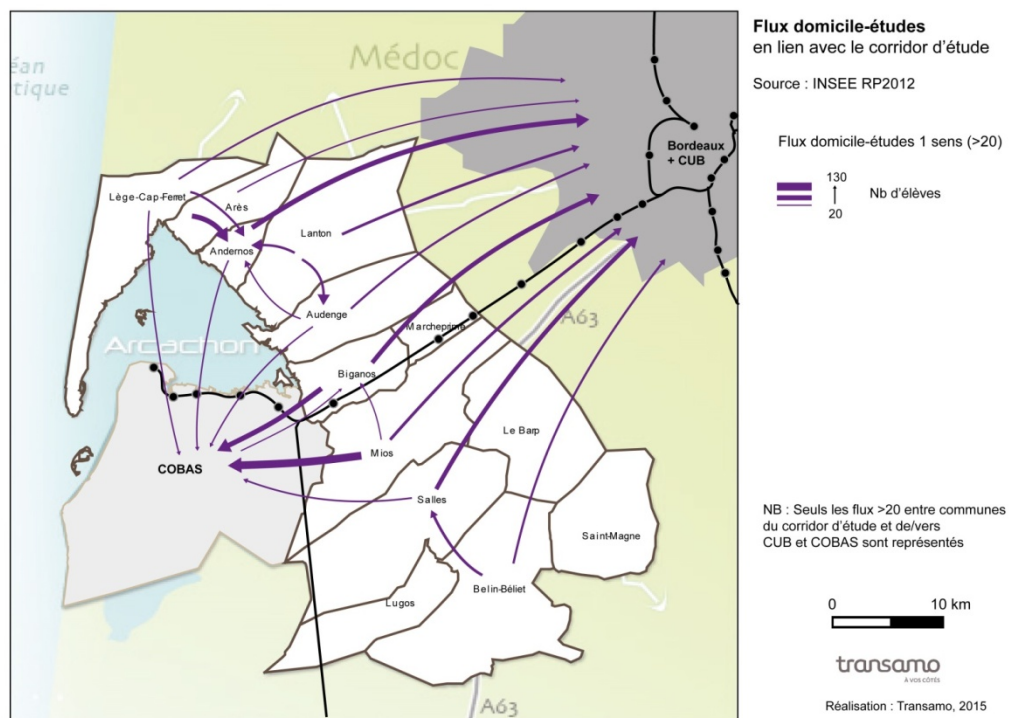


Figure 18 : Flux domicile-études en lien avec le corridor d'étude (Source : INSEE RP2012)





### 3.7 AU SEIN DU CORRIDOR, UNE DEMANDE TOURNEE VERS ANDERNOS ET BIGANOS, PLUS FORTE ET DEPLACEE VERS LE NORD EN ETE

Le traitement de l'enquête cordon routière du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre permet de dégager, à partir des taux d'occupation des véhicules, le volume total de déplacements réalisés exclusivement entre communes de l'axe Lège Cap Ferret – Belin-Béliet (RD3), en voiture:

- Au **printemps**, ce sont près de **27.000 déplacements** qui sont réalisés quotidiennement au sein de ce corridor (hors déplacements intra communaux) dont près de la moitié a pour origine ou destination Biganos, 40% Andernos, 30% Arès.
- En **été**, ce volume passe à **41.000 (+50%)**, dont la part liée à Biganos en tant qu'origine ou destination diminue au profit de Lège.

PRINTEMPS dépl./j	Lège	Arès	Andernos	Lanton	Audenge	Biganos	Mios	Salles	Belin - Béliet
Lège		280	2 708	324	161	172	17	8	8
Arès			6 471	681	369	378	92	31	12
Andernos				-	-	1 623	148	65	7
Lanton					-	1 204	58	58	9
Audenge						4 012	357	75	25
Biganos							3 488	1 659	457
Mios								-	211
Salles									1 748
Belin - Béliet									
<b>TOTAL</b>	<b>26 916</b>								
Part des déplacements <->	14%	31%	41%	9%	19%	48%	16%	14%	9%

ETE dépl./j	Lège	Arès	Andernos	Lanton	Audenge	Biganos	Mios	Salles	Belin - Béliet
Lège		1405	5777	1424	845	435	54	22	5
Arès			9160	1325	660	696	99	20	3
Andernos				-	-	1927	244	93	35
Lanton					-	1544	177	60	33
Audenge						3773	220	147	27
Biganos							5419	2125	660
Mios								20	261
Salles									2036
Belin - Béliet									
<b>TOTAL</b>	<b>40 731</b>								
Part des déplacements <->	24%	33%	42%	11%	14%	41%	16%	11%	8%

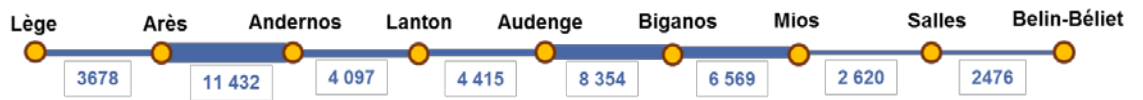
Figure 19 : Matrices OD journalières 2 sens confondus Printemps/Eté entre communes de l'axe Lège - Belin-Béliet (Source : Traitements de l'ECR Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre – EMC / Atlantic Transport)

Ces matrices, appliquées aux différentes sections constitutives de l'axe RD3, permettent de reconstituer le « serpent de charge » de l'axe qui met en évidence

- une concentration du trafic entre Arès et Mios,
- plus marquée entre Arès et Mios d'une part, Audenge et Mios via Biganos d'autre part,
- une charge renforcée en été sur l'ensemble des sections entre Arès et Mios (notamment Arès-Andernos) et étendue à Lège.



Printemps



Été

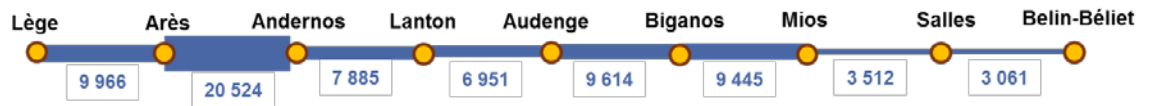


Figure 20 : "Serpents de charge" de l'axe RD3 à partir des flux intercommunaux (Source : Traitements de l'ECR Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre – EMC / Atlantic Transport)



## 4 LES RESEAUX DE TRANSPORT ET L'OFFRE DE MOBILITE

### 4.1 UN RESEAU ROUTIER CONTRAINT, DONT LES NIVEAUX DE TRAFIC TENDENT A SE STABILISER

Le réseau routier du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre se caractérise par :

- trois principaux axes ou « portes d'entrée » depuis l'agglomération bordelaise:
  - au nord, la D106 qui descend ensuite jusqu'à la pointe du Cap-Ferret ;
  - la D1250, axe historique d'accès au sud du Bassin ;
  - et doublant la D1250, l'autoroute A63-A660 (avec un débranchement A63 qui traverse le Val de l'Eyre en direction des Landes, du Pays Basque et de l'Espagne).
- un axe nord-sud qui longe la côte et se prolonge à travers le Val de l'Eyre, la D3 ;
- un axe nord-sud d'arrière bassin, la D5 ;
- quelques barreaux radiaux reliant D106 et D5 à la D3.

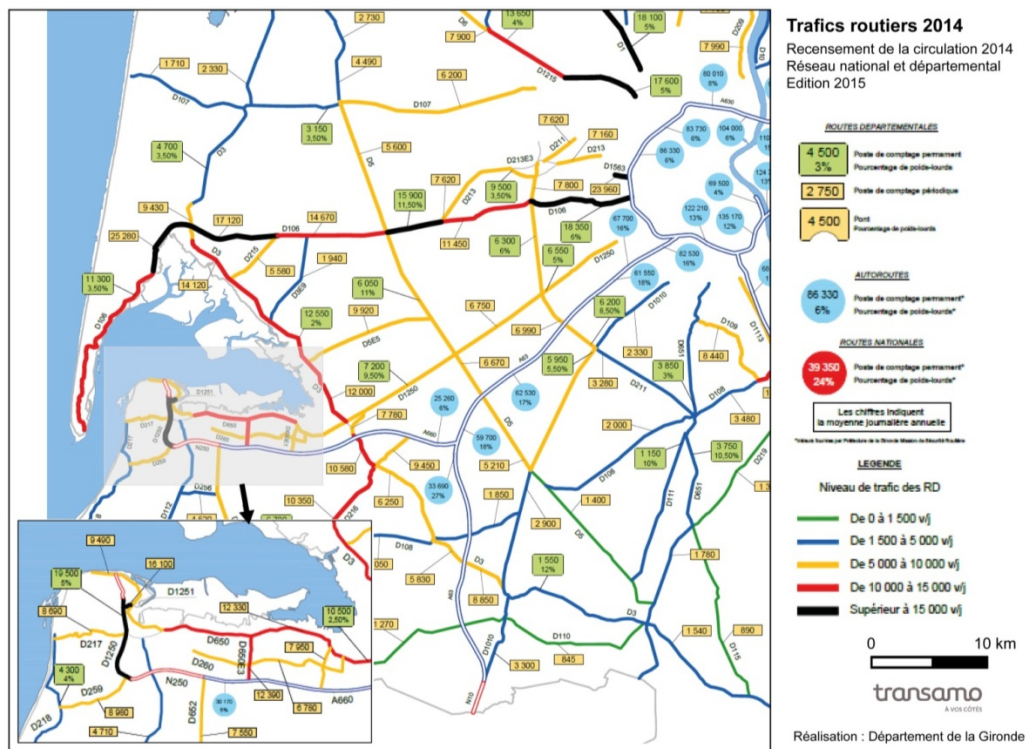


Figure 21 : Réseau routier et trafics 2014 (Source : Département de la Gironde)

#### La RD3, unique axe de desserte et transit du littoral Est du bassin

Sur l'axe Lège-Biganos, le réseau de transport s'inscrit dans un système urbain littoral marqué par sa configuration linéaire. Celui-ci se caractérise par une succession de bourgs (communes de Audenge, Lanton, Andernos-les-Bains, Arès, Lège) reliés par la RD3, qui constitue l'unique voie de desserte entre ces communes.

Liaison de transit mais également de desserte locale, elle est particulièrement congestionnée :



- du fait de la forte charge de trafic qu'elle supporte en moyenne entre 12.000 à 14.100 véhicules/jour en 2014, charge qui tend néanmoins à se stabiliser puisqu'elle se situait entre 10.500 et 12.400 en 2010 puis entre 11.700 et 13.700 en 2012 ;
- couplée à la traversée systématique des centres-villes.

En outre, il s'agit d'un axe 2x1 voies inscrit dans un tissu contraint qui laisse difficilement entrevoir des possibilités d'élargissements.

#### **La perspective d'un contournement routier**

La perspective de la réalisation du contournement routier, prévu pour l'horizon 2020 entre Arès et Biganos – les procédures pour l'obtention de la DUP sont en cours – ouvre néanmoins de nouvelles opportunités concernant la RD3 qui devrait en effet se voir délestée du trafic de transit. De nouvelles fonctions pourront alors s'envisager pour cet axe aujourd'hui à caractère très routier, notamment vers un meilleur partage de la voirie entre tous les modes, dont le transport collectif.

#### **Le développement d'aires de covoiturage**

Depuis 2012 le Conseil Général s'est engagé dans l'élaboration d'un plan départemental de covoiturage qui a conduit à la réalisation de 14 aires de covoiturage dans le Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre : Arès, Andernos les Bains, Audenge, Lanton, Mios, Salles, Biganos, Le Barp, Lège-Cap-Ferret, Marcheprime, Gujan Mestras et La Teste.

## **4.2 UNE OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF VARIEE, ORGANISEE A DIFFERENTES ECHELLES MAIS INEGALEMENT REPARTIE**

L'offre de transport en commun sur le territoire du Sybarval se résume ainsi :

- Une ligne ferroviaire reliant Bordeaux à Arcachon, desservant les communes de la COBAS (5 gares), Biganos et Marcheprime, empruntée par les TER et TGV (gares de Biganos et Arcachon et le week-end seulement) ;
- Des lignes du réseau départemental Transgironde, principalement :
  - La ligne n°610 reliant Belin Beliet à Andernos (prolongée jusqu'à Lège et Lège Océan en saison), longeant la RD3 et connectant ainsi les territoires de la COBAN et du Val de l'Eyre à la gare de Biganos ;
  - Ligne n°601 reliant la pointe du Cap-Ferret à Bordeaux, en passant par Andernos ;
  - Ligne n°505 reliant Belin-Béliet et Lugos, Salles, Le Barp à Bordeaux-Talence.
- Le territoire de la COBAS est doté de son propre réseau de transport urbain, le réseau Baïa (dont la ligne 5 relie Biganos), complété des navettes communales Eho !.
- Un service de Transport à la Demande (TAD), « TransGironde Proximité » organisé par la COBAN d'une part, la CC du Val de l'Eyre d'autre part, compétence déléguée par le Département.



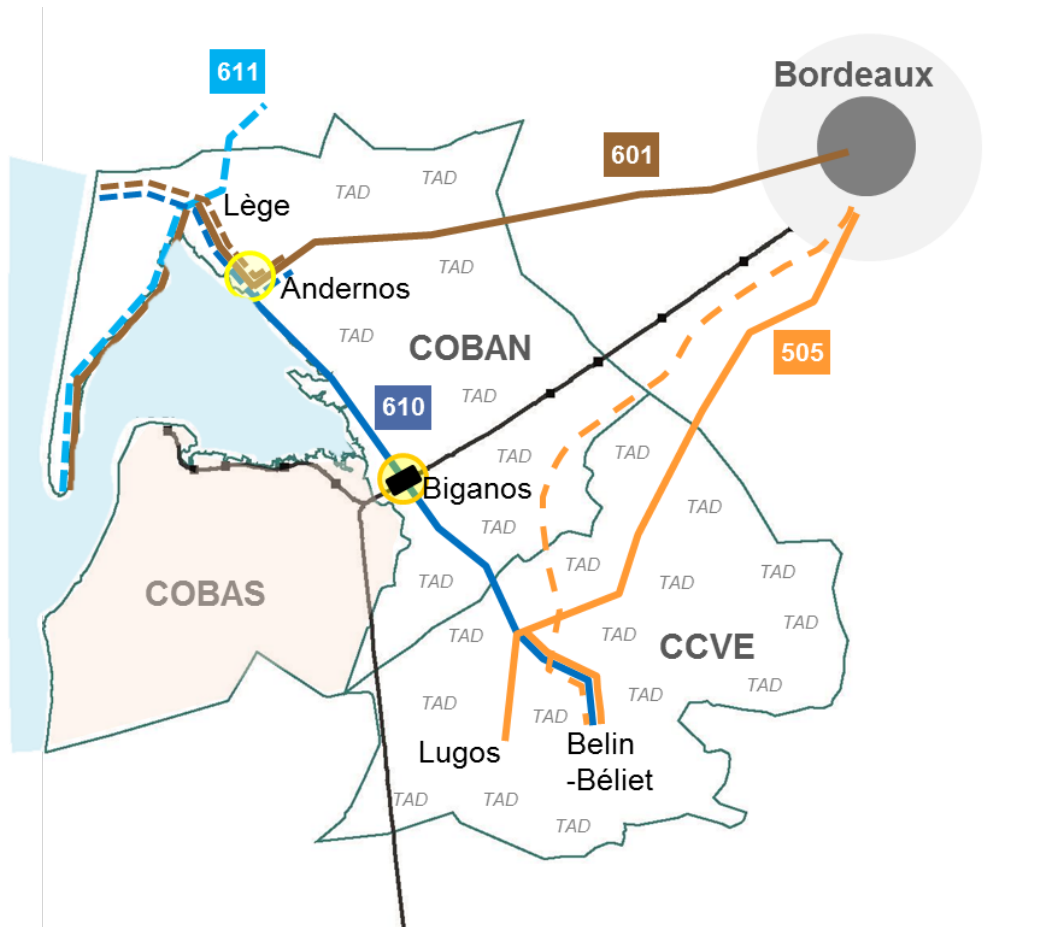


Figure 22 : Organisation de l'offre de transport collectif sur le secteur d'étude

### 4.3 UN RESEAU TRANSGIRONDE EN PROGRESSION

#### 4.3.1 Une fréquentation qui a suivi l'augmentation significative de l'offre

A la mise en place de la nouvelle DSP à la rentrée de septembre 2012, l'offre départementale a fait l'objet d'une augmentation d'offre significative qui, allée à une refonte tarifaire à la baisse, s'est traduite par des augmentations de fréquentation, plus ou moins marquées selon les lignes et saisons.

Celles-ci, détaillées dans les tableaux ci-après, peuvent être résumées ainsi :

- Lignes du Bassin (610 et 601)
  - Un doublement ou presque de l'offre en semaine en hiver par rapport à avant 2012
  - Un effort de continuité de l'offre du lundi au dimanche en été
  - Une fréquentation presque doublée en hiver
  - Succès de la ligne 601 en été : avec le doublement de l'offre : fréquentation plus que doublée.
- Lignes vers Bordeaux (505/601)
  - Deux lignes à niveau d'offre équivalent hors saison, la ligne 601 ayant fait l'objet d'une hausse plus significative que la 505, couplée à l'amélioration



de la qualité de service, notamment par le confort des véhicules (ligne e-car)

- Une offre à destination des pendulaires hors saison : un niveau de service élevé aux HP (15'), polarisée vers Bordeaux (dissymétrie)
- Une ligne 505 en deçà de la 601 en termes de fréquentation : une population desservie moindre).

		Offre (nb d'AR moyen/jour)									Remarques
		2011-2012			2012-2013			2014-2015			
		L-V	S	D-F	L-V	S	D-F	L-V	S	D-F	
Ligne 601	HIVER	9	7	3	17	7	4	18	9	6	Terminus partiel à Lège Centre
	ÉTÉ	12	12	10	19	17	17	20	17	17	
Ligne 610	HIVER	6	2	0	10	2	0	10	2	0	Terminus partiel à Mios En été : quelques services prolongés au-delà de Andernos jusqu'à Lège-Océan
	ÉTÉ	6	5	4	8	7	4	7	6	4	
Ligne 505	HIVER	13	2	0	17	3	1	17	3	1	Essai d'1 AR par jour direct par autoroute jusqu'en août 2014, remplacé par un direct via la D10 depuis sept.2014
	ÉTÉ	7	2	0	10	3	1	10	3	1	

		Fréquentation (nb de validations)						Remarques
		2011-2012		2012-2013		2014-2015		
		/Mois (Mars-Juillet)	/An	/Mois (Mars-Juillet)	/An	/Mois (Mars-Juillet)	/An	
Ligne 601	HIVER	18 468	195 492	24 205	324 283	31 441	366 170	Terminus partiel à Lège Centre
	ÉTÉ	17 766		41 238		39 388		
Ligne 610	HIVER	2 143	24 881	2 951	39 489	4 189	48 893	Terminus partiel à Mios En été : quelques services prolongés au-delà de Andernos jusqu'à Lège-Océan
	ÉTÉ	3 470		6 408		6 138		
Ligne 505	HIVER	14 689	118 565	12 365	159 611	21 795	177 549	Essai d'1 AR par jour direct par autoroute jusqu'en août 2014, remplacé par un direct via la D10 depuis sept.2014
	ÉTÉ	1 639		4 537		5 076		

Figure 23 : Evolution de l'offre et de la fréquentation des lignes Transgironde sur le territoire (Source : données CD33)

### 4.3.2 L'information-voyageurs : une centrale de mobilité multimodale départementale et des dispositifs temps réel

Un des leviers pour favoriser l'usage des transports collectifs est l'information voyageurs : en amont pour permettre à l'usager d'organiser son déplacement ; pendant le déplacement, de manière statique et dynamique, à la fois pour favoriser le repérage et l'information in situ (horaires, plans) et pour alerter en cas d'aléa éventuel.

En ce sens, le Département a mis en place une centrale de mobilité multimodale qui intègre l'ensemble des modes et propose notamment un calculateur d'itinéraires. Néanmoins, elle gagnerait à être mieux connue de la population, mieux relayée localement

Des dispositifs temps réels ont également été mise en place :

- arrêts des lignes 601, 610 et 505 équipés d'information voyageurs en temps réel via un flascode affiché (ou code à envoyer à un numéro si le client ne dispose pas d'un smartphones)
- dans les véhicules : affichage dynamique du prochain arrêt.

Les arrêts sont en outre bien repérables par un même totem déployé sur l'ensemble du territoire, comportant fiche horaire et tarifs. Des plans de situation pourraient aider au repérage par les usagers de l'environnement urbain des arrêts, ou en cas d'arrêt non desservi certains jours et invitation alors à se reporter sur un autre arrêt (ex ligne 610 à Andernos Centre jour de marché).



Contenu | Menu de navigation | Mentions légales | Contact | Aide & accessibilité | Plan du site | Flux RSS

TransGironde **Gironde** TRANSPORT Mon espace [Se connecter](#) | [Espace](#) | [Plus d'infos](#)

Se déplacer | Horaires | Infos pratiques | Tarifs et achats | Transports scolaires

Vous êtes ici >> Accueil > Se déplacer > Itinéraires > Formulaire de recherche

### Itinéraires

Départ / Arrivée | Modes de transport | Favoris

Modes de transport  
 Transport en commun  
 Covoiturage  
 Voiture + Transport en commun

Transport en commun  
 Bus  
 Bateau  
 En voiture parcourir au plus : 10 km(s)

Départ / Arrivée | Modes de transport | Favoris

Le champs précédés d'une \* sont obligatoires.

Départ **ANDERNOS-LES-BAINS** [Modifier votre sélection](#) Arrivée **Gare SNCF (BIGANOS)** [Modifier votre sélection](#)

\* Ajouter une étape

Jeu 15 Octobre   Partir à 17h 15 Arriver à  Trajet le plus rapide

Nouvelle recherche | Trajet retour | Grille horaire **Rechercher**

Transport en commun **Durée : 0h45min**  
 **610**  
 Départ : 17:20 Arrivée : 18:06 Changement : 0  
 Ecologie :

[Voir le trajet sur la carte](#)

Transport en commun **Durée : 0h45min**  
 **610**  
 Départ : 18:25 Arrivée : 19:11 Changement : 0  
 Ecologie :

Autres solutions ? [Élargissez vos critères](#)

**Infos Tarifs**

Horaire / mode	Détails	Infos	Plan
	Partir du lieu : ANDERNOS LES BAINS Marcher jusqu'à l'arrêt : Centre (ANDERNOS LES BAINS) Durée : 8min <a href="#">Afficher le détail</a>		<a href="#">Plan</a>
17h30	À l'arrêt : Centre (ANDERNOS LES BAINS)		<a href="#">Plan</a>
18h06	Prendre la ligne : <b>610</b> BELIN BELIJET - ANDERNOS LES BAINS En direction de : BELIN BELIJET Du réseau : TransGironde Descendre à l'arrêt : Gare TER (BIGANOS) Durée : 36min		

Marche  Car  Départ  Arrivée

Figure 24 : Extrait centrale de mobilité Transgironde - Calculateur d'itinéraire

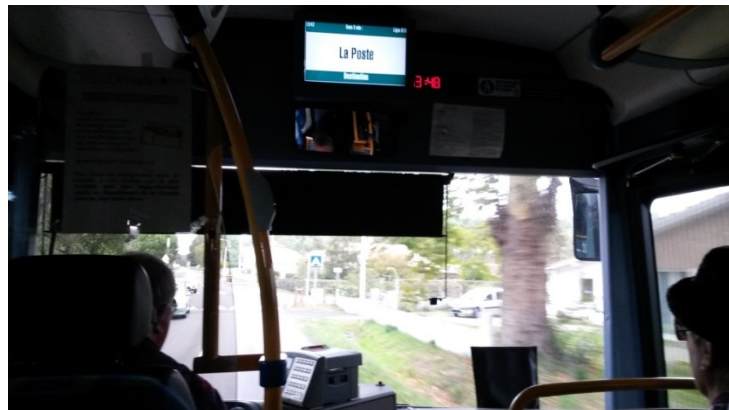
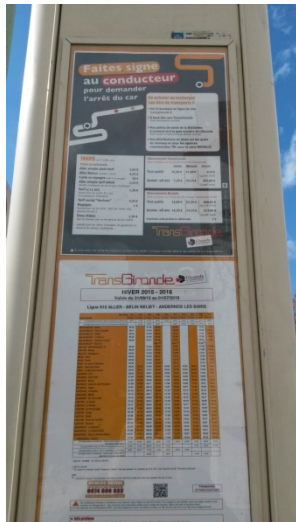


Figure 25 : Totem d'arrêt et affichage dynamique dans les véhicules



## 4.4 UNE DESSERTE FERROVIAIRE PERIURBAINE VERS BORDEAUX A VOCATION TOURISTIQUE EN ETE

### 4.4.1 Une ligne attractive et fréquentée

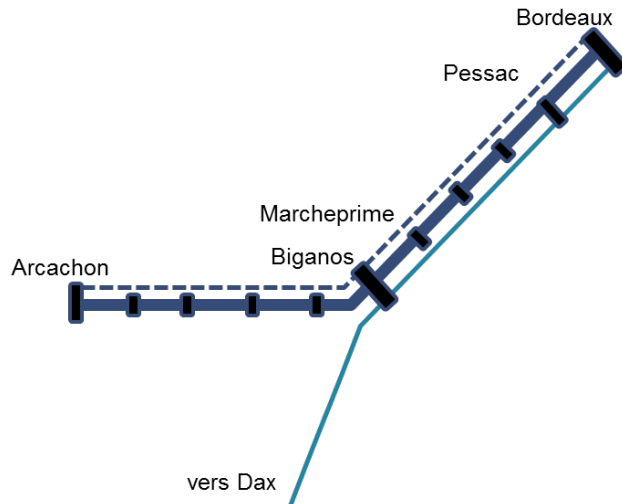


Figure 26 : Schéma de desserte ferroviaire du territoire du Sybarval

La gare de Biganos, point d'articulation avec l'axe Lège Cap Ferret – Biganos bénéficie d'une offre dense construite à partir de :

- Services TER « navettes » omnibus Bordeaux – Arcachon cadencés : 30'HP/60'HC
- Services TER vers Dax : env. 60'
- Services TGV (le we seulement en hiver).

Cette gare a fait l'objet d'un réaménagement conséquent en Pôle d'Echanges Multimodal, achevé fin 2015, intégrant une gare routière, un parking de 350 places et un traitement qualitatif des espaces publics. Néanmoins, le parking apparaît déjà saturé : une demande est exprimée pour une meilleure offre bus de rabattement sur cette gare.



Figure 27 : Réaménagement de la gare de Biganos en Pôle d'Echanges





Face à cette saturation, de nombreux usagers choisissent de se reporter sur la gare de Marcheprime, qui bénéficie d'une bonne accessibilité routière tant depuis le Val de l'Eyre que depuis le Nord du Bassin, évitant la congestion de la RD3, pour un temps de trajet en train vers Bordeaux réduit de 7 minutes. Cette gare fait également l'objet d'un projet de réaménagement en PEM.

Enfin, la ligne a fait l'objet d'une mise en service de matériels 2N offrant une capacité de 600 places environ, la course la plus chargée aujourd'hui accueillant 480 passagers.

#### 4.4.2 En été, une fréquentation moindre mais plus lissée sur la journée et semaine

Les graphes ci-après illustrent la répartition de l'offre et de la fréquentation en gare de Biganos par jour et par tranche horaire, selon la période de l'année.

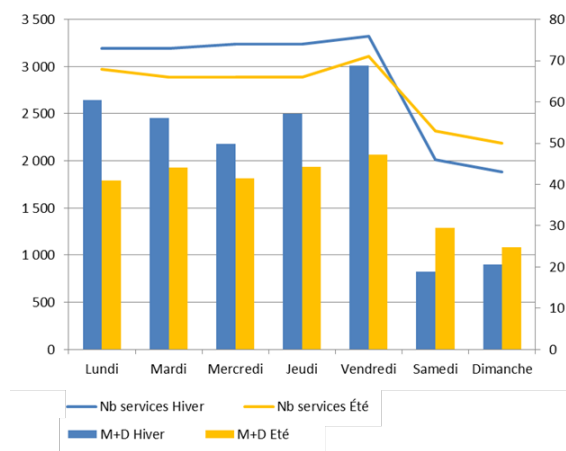


Figure 28 : Nombre de services et Montées+Descentes par jour, 2 sens confondus (Source : SNCF, comptages BVA, oct2014 et été 2015)

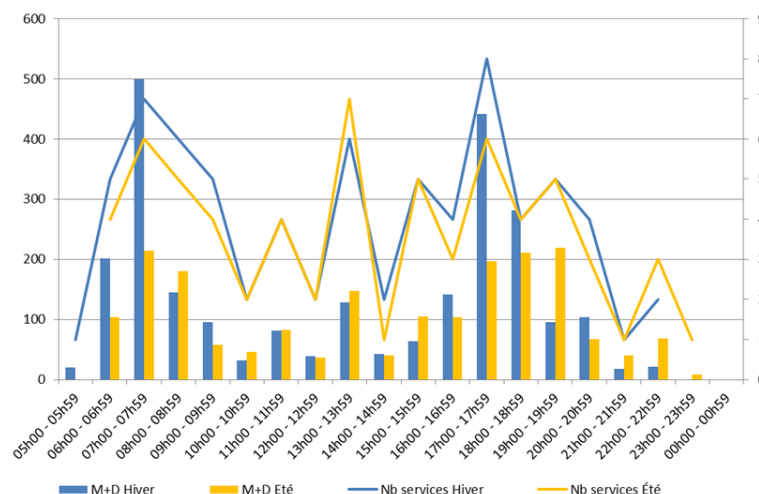


Figure 29 : Nombre de services et Montées+Descentes par tranche horaire d'un mardi, 2 sens confondus (Source : SNCF, comptages BVA, oct2014 et été 2015)



## 4.5 LA DESSERTE DE L'AXE LÈGE – BIGANOS – BELIN-BELIET : LA LIGNE 610, UNE LIGNE A L'ATTRACTIVITE LIMITEE

### 4.5.1 Hors saison : une offre à destination et utilisée par les pendulaires

La ligne 610 établie sur la RD3 se caractérise, hors saison, par :

- une offre concentrée sur la semaine, à hauteur de 10 AR/jour, très limitée le samedi (2 AR/j), inexistante le dimanche ;
- un terminus à Andernos Centre, des correspondances avec la ligne 601 permettent de relier Lège ensuite ;
- un terminus partiel à Mios : seuls 6 AR/jour vont desservir Salles et Belin-Béliet.

En mars 2015, sa fréquentation mensuelle s'établissait à 4.200 voyages dont 1300 scolaires (soit environ 180 voyages/jour, concentrée sur les arrêts d'Andernos et Biganos comme figuré sur la carte ci-dessous.

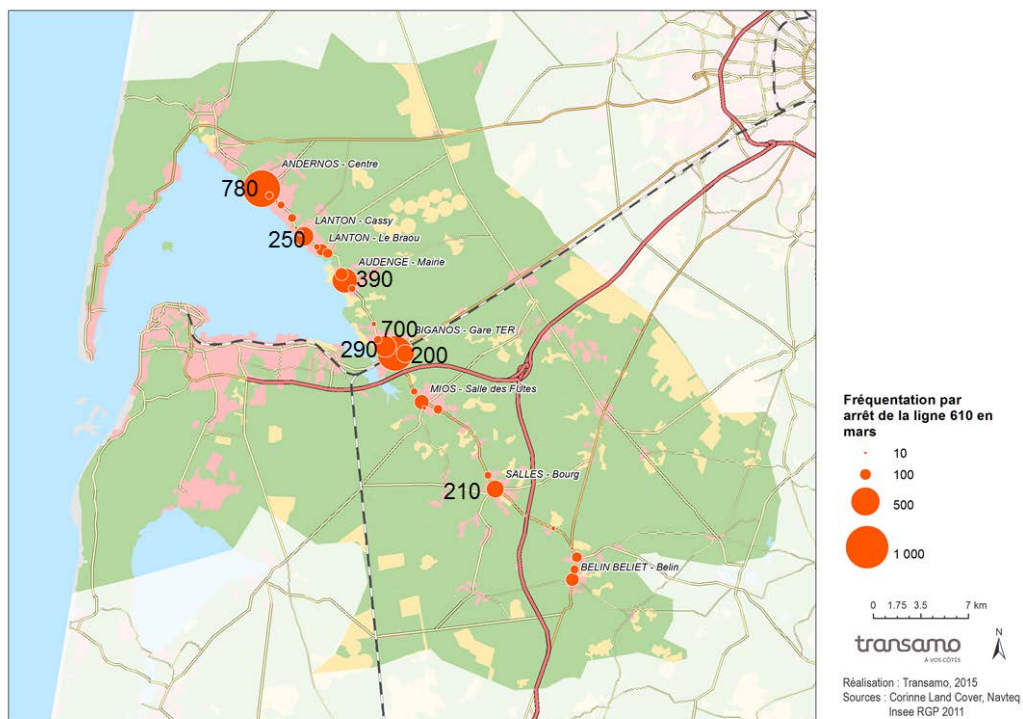


Figure 30 : Fréquentation par arrêt de la ligne 610 en mars 2015 (Source : Données du CD33)

### 4.5.2 Été : une offre adaptée, une fréquentation dopée par les plages

En été, la ligne fait l'objet d'adaptations pour répondre aux besoins d'une nouvelle clientèle :

- une offre plus lissée du lundi au samedi (6-7 AR/j), 4 AR le dimanche ;
- une desserte plus étendue d'Andernos jusqu'au rond-point de Mios et un prolongement jusqu'à Lège Océan, ce pour 4 AR/jour ;

En juillet 2015, elle connaissait une fréquentation mensuelle de 6.100 voyages (dont 700 scolaires) soit environ 220 voyages par jour, Lège Océan concentrant une grande part des montées (1130) suivi d'Andernos, Audenge et Biganos.



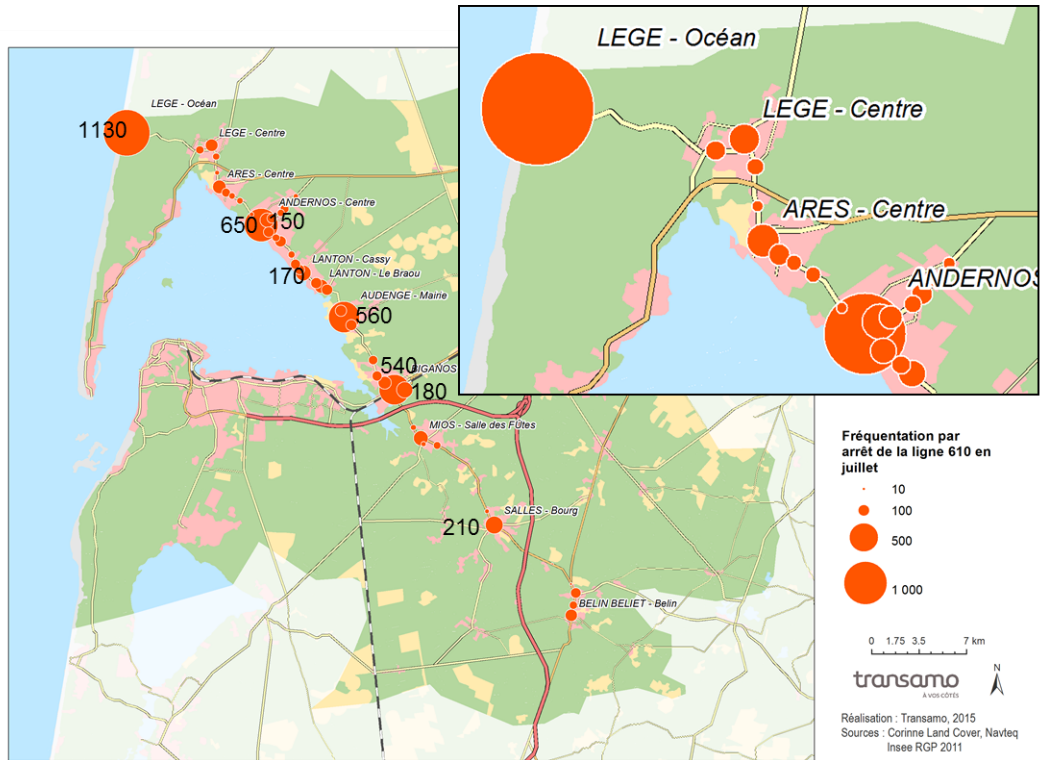


Figure 31 : Fréquentation par arrêt de la ligne 610 en juillet 2015 (Source : Données du CD33)



### 4.5.3 Des correspondances avec le train ou la ligne 601 réduites et peu optimisées

A Biganos, la ligne 610 offre des correspondances avec le TER correctes :

- favorisant les liaisons de/vers Bordeaux,
- facilitées par l'offre ferroviaire relativement dense (sauf creux de milieu de journée),

A Andernos, la ligne ne permet pas ou peu de correspondances avec la ligne 601 à l'exception de quelques services de/vers Lège en soirée notamment.

Les possibilités de correspondances sont présentées dans le tableau ci-après.

610 (Belin-) Mios direction Andernos	1001	3001	1002	1003	3002	1004	3003	3004	1006	1005
	lmmjv--	lmmjv--	lmmjv--	lmmjv--	lmmjv--	lmmjvs-	lmmjv--	lmmjv--	lmmjv--	lmmjvs-
Correspondance avec le TER en provenance d'Arcachon	06:40	07:06	07:55	08:25	10:25	12:55	13:25	16:25	17:25	18:55
Correspondance avec le TER en provenance de Bordeaux	06:50	07:09	07:35	08:35	10:35	13:13	13:35	16:35	17:50	19:05
<b>BIGANOS - Gare TER</b>	<b>07:00</b>	<b>07:20</b>	<b>08:05</b>	<b>08:55</b>	<b>11:00</b>	<b>13:28</b>	<b>14:00</b>	<b>16:55</b>	<b>18:00</b>	<b>19:13</b>
<b>ANDERNOS - Centre</b>	07:30	07:55	08:35	09:35	11:30	14:00	14:30	17:30	18:35	19:45
Correspondance à Andernos - Centre avec la ligne 601 à destination de Bordeaux	08:05	08:05	09:02	10:02	12:05	14:00	14:34	18:25	18:55	
Correspondance avec le TER à destination d'Arcachon	07:05	07:35	08:35	09:05	11:35	13:35	14:19	17:05	18:05	19:35
Correspondance avec le TER à destination de Bordeaux	07:19	07:55	08:20	09:25	11:25	13:36	14:25	17:25	18:25	19:25
Correspondance à Andernos - Centre avec la ligne 601 à destination de Lège ou Lège-Cap-Ferret			09:22		12:07			17:54	18:52	

610 Andernos direction Mios (- Belin)	6001	2001	2007	2002	4001	2003	4002	2004	2005	2006
	lmmjv--	lmmjv--	lmmjv--	lmmjv--	lmmjv--	lmmjvs-	lmmjv--	lmmjv--	lmmjvs-	lmmjv--
Correspondance à Andernos - Centre avec la ligne 601 en provenance de Bordeaux				07:46	09:22	10:56	13:54	15:56	16:52	17:54
Correspondance avec le TER en provenance d'Arcachon	06:40	07:23	07:55	08:25	10:25	11:25	14:25	16:25	17:55	18:55
Correspondance avec le TER en provenance de Bordeaux		07:09	07:35	08:12	10:11	11:35	14:05	16:24	17:50	19:05
Correspondance à Andernos - Centre avec la ligne 601 en provenance de Lège ou Lège-Cap-Ferret					09:02	11:00	13:05	16:00	17:25	18:25
<b>ANDERNOS - Centre</b>	06:20	07:00	07:35	08:00	09:55	11:45	14:00	16:15	17:30	18:35
<b>BIGANOS - Gare TER</b>	<b>06:50</b>	<b>07:31</b>	<b>08:05</b>	<b>08:31</b>	<b>10:32</b>	<b>12:21</b>	<b>14:35</b>	<b>16:51</b>	<b>18:06</b>	<b>19:11</b>
Correspondance avec le TER à destination d'Arcachon	07:05	08:05	08:35	09:05	11:35	13:09	15:35	17:05	18:35	19:35
Correspondance avec le TER à destination de Bordeaux	07:06	07:55	08:20	08:36	10:50	12:53	15:25	17:25	18:25	19:25

NB : seuls les trains avec tps de correspondance > 5 min sont indiqués







		Temps de correspondance de 10 à 20min
		Temps de correspondance de 5 à 10min ou de 20 à 30min
		Temps de correspondance > 30 min

Figure 32 : Analyse des correspondances (Source : horaires SNCF Sept 2015 / Transgironde Hiver 2015/2016)

### 4.5.4 Des marges de manœuvre en termes de desserte et d'insertion de la ligne

La ligne 610 propose des arrêts assurant une desserte assez fine des secteurs bâtis de la RD3 : la distance inter-arrêts de 700-1km selon les bourgs. Ce niveau se situe plutôt dans la fourchette haute pour une desserte de type interurbain. Néanmoins au regard du caractère quasi urbain de certaines sections, notamment au niveau d'Andernos, la ligne gagnerait en attractivité en proposant une desserte plus fine. Un meilleur positionnement des arrêts permettrait également de mieux desservir les centralités en lien avec le maillage viaire et piétonnier, et avec plus de sécurité.

Ces arrêts se caractérisent en outre par leur faible niveau d'aménagement et l'absence d'homogénéité en termes d'équipements :

- Pas de mise en accessibilité
- Totem généralisé mais peu d'abribus et bancs
- Arrêts très souvent en encoche, même en tissu « urbain », pénalisants en termes de vitesse commerciale et priorisation du bus par rapport à la voiture



Enfin la ligne ne bénéficie aujourd'hui d'aucun couloir (excepté dans le PEM de Biganos) ni priorités feux. Le temps de parcours actuel (Andernos-Biganos) est 30 à 36 min pour 17 km, équivalent à celui de la voiture (30 min en conditions normales).

#### 4.6 UN RESEAU DE PISTES CYCLABLES DEVELOPPE, ESSENTIELLEMENT AUTOUR DU BASSIN

Le territoire du Bassin d'Arcachon présente la particularité de disposer d'un important réseau de pistes cyclables, donnant ainsi aux modes doux une bonne place dans les choix modaux des ménages. Ce réseau de piste cyclable est essentiellement développé sur le pourtour du Bassin. et présente avant tout un attrait touristique.



#### La piste cyclable Biganos – Lège Cap Ferret : une ancienne voie ferrée

Aujourd'hui, la piste cyclable reliant la gare de Biganos à Lège-Cap-Ferret, s'inscrit sur les emprises de l'ancienne voie ferrée.

Les trafics vélos aujourd'hui enregistrés sur la piste sont les suivants :

Elle se caractérise par une bande circulée en enrobé de 3 à 4,00 de largeur, bordée de talus enherbés de 3 à 5,00m de part et d'autre. La piste s'inscrit en surélévation par rapport aux espaces adjacents et forme une « digue » de hauteur variable. Quelques ouvrages d'art qui lui sont propres lui permettent de franchir cours d'eau et fossés. Au total, la piste cyclable et ses abords constituent une bande de 12 à 15,00m qui traverse un paysage varié, parfois au cœur de la forêt landaise de pins maritimes, parfois au cœur des communes du bassin d'Arcachon.

Cette emprise accueille en son sous-sol le grand collecteur d'assainissement des eaux usées géré par le SIBA, ceinturant le bassin d'Arcachon, équipement à protéger.





*La piste cyclable dans les secteurs forestiers*



*La piste cyclable dans les secteurs urbanisés*

Les anciennes gares ferroviaires, autrefois lieux stratégiques de polarité urbaine, ont muté avec le développement de l'urbanisation, pour occuper aujourd'hui des fonctions totalement différentes :

- La gare de Cassy a été réhabilitée et accueille les activités du club de pétanque local,
- La gare de Taussat a été vendue à un particulier,
- La gare d'Andernos est devenue un lieu stratégique au cœur du centre bourg communal et a été réhabilitée en office du tourisme,
- La gare d'Arès a été intégrée à des aménagements de loisirs de la commune et jouxte un parc public,
- Enfin, la gare de Lège a été réhabilitée, agrandie et reconvertie en club de cyclotourisme et maison de la chasse



*La gare de Cassy*



*La gare d'Andernos*





*La gare d'Arès*



*La gare de Lège*

Ainsi, suivant les communes, les gares et la piste cycles sont aujourd'hui localisées soit en cœur des zones urbaines, soit plus excentrées et en contact avec les anciens bourgs ruraux, marqués par la présence des grands chênes rappelant aux airiaux, au milieu des forêts de pins maritimes.

Outil de transport, la piste cyclable présente également un fort attrait touristique. La remise en cause de la fonction cyclable de cet axe n'est donc pas envisagée ni envisageable. L'insertion d'un TCSP nécessiterait donc de conserver ou reconstituer l'emprise allouée aux cycles, tant un souci de continuité cyclable et sécurité.



## 5 PREMIERE APPROCHE SUR L'OPPORTUNITE ET LES ENJEUX AUTOUR D'UN TCSP SUR L'EST DU BASSIN

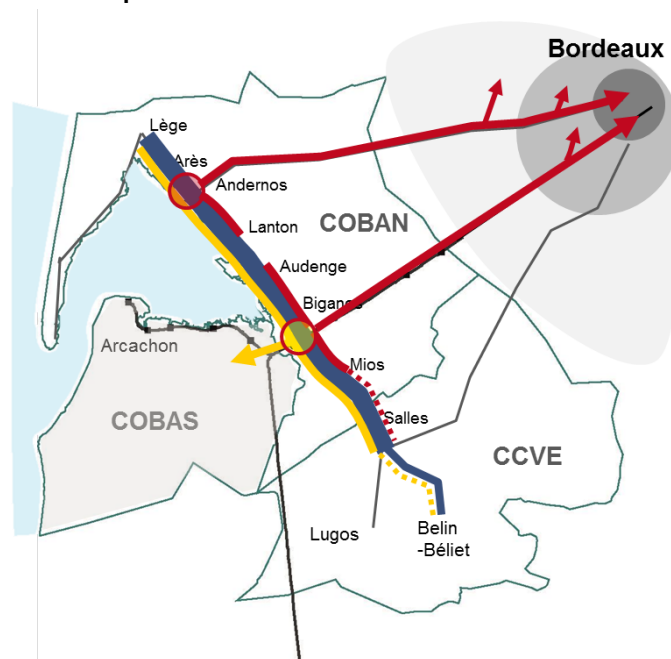
### 5.1 ENJEUX DE DEPLACEMENTS ET POTENTIELS CAPTABLES PAR UN TCSP

#### 5.1.1 Quels déplacements ?

L'analyse de la demande et des pratiques de mobilité précédemment menée permet d'évaluer les types de déplacements et volumes correspondants réalisés sur l'axe concerné par le TCSP, assiette de la future clientèle du TCSP.

#### ➤ Les « origine-destination » des déplacements susceptibles d'emprunter l'axe :

- **Echanges intercommunaux, dans une moindre mesure intra-communaux**  
Les échanges intercommunaux constituent la grande majorité des déplacements susceptibles d'être intéressés par un transport collectif sur l'axe. A moins d'une fréquence élevée (au moins 10 minutes), la marche à pied ou le vélo restent des modes préférés sur de courtes distances, le temps d'attente et/ou la contrainte de l'horaire étant alors pénalisants pour un usage du TC. L'EDGT 2009, a montré que les habitants du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre utilisent aujourd'hui les TC à 72% sur des distances supérieures à 5 kilomètres. Néanmoins, pour les communes les plus étirées telles qu'Andernos, Lanton, Biganos, Mios, le transport collectif peut trouver un potentiel dans des déplacements internes à la commune.
- **Les liaisons potentiellement concernées :**



Il s'agit :

- des déplacements internes à l'axe
- des déplacements vers l'agglomération bordelaise
  - via Biganos depuis Audenge, Mios, ou dans une moindre mesure, Salles (détour pénalisant)





- via Andernos (ligne 601) depuis Lanton (Arès et Lège bénéficiant de la ligne 601)
- des déplacements vers la COBAS via Biganos

▪ **Les motifs :**

- **Domicile-études :**

Le volume potentiel de déplacements scolaires sur un tel axe est établi sur la base des données INSEE domicile-études :

- entre communes de l'axe RD3
- vers l'agglomération bordelaise, via Andernos ou Biganos
- vers la COBAS via Biganos.

L'hypothèse est faite selon laquelle 75% des élèves des communes de l'axe scolarisés sur la COBAS ou l'agglomération bordelaise réalisent l'aller-retour à la journée. De plus, l'ouverture du collège de Mios est prise en compte. Les déplacements scolaires internes aux communes susceptibles d'emprunter l'axe sont considérés comme négligeables. Ce motif n'est présent que hors saison.

- **Domicile-travail et autres motifs :**

Pour ces déplacements, l'utilisation des transports collectifs sur des déplacements empruntant l'axe est considérée comme négligeable. Les données issues de l'enquête cordon routière permettent donc de rendre compte de manière assez fiable le volume de déplacements réalisés sur l'axe mais également vers l'aire urbaine de Bordeaux, pour des motifs autres que scolaires (d'après cette même enquête, le motif domicile-études ne concerne que 1 à 2 % des déplacements réalisés en voiture). A ce volume peut s'ajouter le volume de déplacements, à la marge, réalisés sur la ligne 610 (tous usagers en été, hors scolaires au printemps).

Les potentiels de déplacements tous modes tous motifs estimés en lien avec l'axe Lège – Biganos – Mios sont alors les suivants :

HORS SAISON		
Déplacements / JOB ↔ axe Lège -Belin-B.	Domicile-études	Domicile-travail et autres motifs
Internes à l'axe	800	27 000
Vers aire urbaine de Bordeaux	300	8 000
Vers COBAS	300	5 000
<b>Total</b>	1 400	40 000

ÉTÉ		
Déplacements / JOB ↔ axe Lège -Belin-B.	Domicile-études	Domicile-travail et autres motifs
Internes à l'axe	-	41 000
Vers aire urbaine de Bordeaux	-	10 000
Vers COBAS	-	11 000
<b>Total</b>	0	62 000

Figure 33 : Potentiel de déplacements concernés par l'axe de transport Lège - Biganos - Belin-Béliet



### 5.1.2 Quelle place pour les TC ?

L'analyse amène ensuite à s'interroger sur la place du transport collectif pour des déplacements sur un territoire tel que celui du Sybarval et en particulier l'axe COBAN – Val de l'Eyre, à savoir la part de ce potentiel de déplacements à attendre sur un axe de transport collectif.

Comme mis en évidence dans les chapitres précédents, ce territoire se caractérise par :

- Des actions de densification des bourgs mais un habitat qui reste majoritairement pavillonnaire et étalé ;
- Une circulation difficile notamment en été et en heure de pointe mais un stationnement peu contraint et des temps de parcours en voiture souvent plus compétitifs.

Or l'attractivité du transport collectif routier est directement liée à la densité d'activité humaine (population, emplois et scolaires ramené à l'hectare) étant donné que les accès se font essentiellement à pied. Les études sur le rabattement à pied montrent que les usagers sont prêts à marcher environ 5 minutes pour atteindre un arrêt TC, 10 voire 15 si l'offre est fréquente et la performance (vitesse commerciale, régularité) assurée. Ces chiffres peuvent être plus faibles si la population est plus âgée et les emplois peu nombreux.

De plus, la compétitivité par rapport à la voiture se mesure dans la comparaison des temps de parcours, en intégrant pour la voiture le temps du stationnement. La performance des transports collectifs nécessite alors des aménagements favorisant leur parcours (couloir bus, arrêts espacés, priorité aux carrefours), le plus souvent au détriment de la circulation et du stationnement (réduction des voies).

Enfin, les itinéraires des lignes doivent enfin bien entendu répondre à des déplacements effectivement réalisés. La connaissance fine des origines destinations, motifs constituent une aide précieuse à la définition des « lignes de désirs ».

Ces trois conditions peuvent (en quelque sorte) se mesurer par le calcul de la part modale des TC :

- En zone urbaine dense, avec offre TC fournie (dont des lignes TCSP), marquée par de nombreux déplacements, la part modale des TC se situe entre 10 et 15 %.
- Sans TCSP ou offre élevée (cas des villes moyennes 100 000 habitants), la part modale des TC en zone urbaine est de l'ordre de 5 %.
- Dès que la densité diminue (territoire péri-urbain), la part modale tombe rapidement en dessous de 5 %.



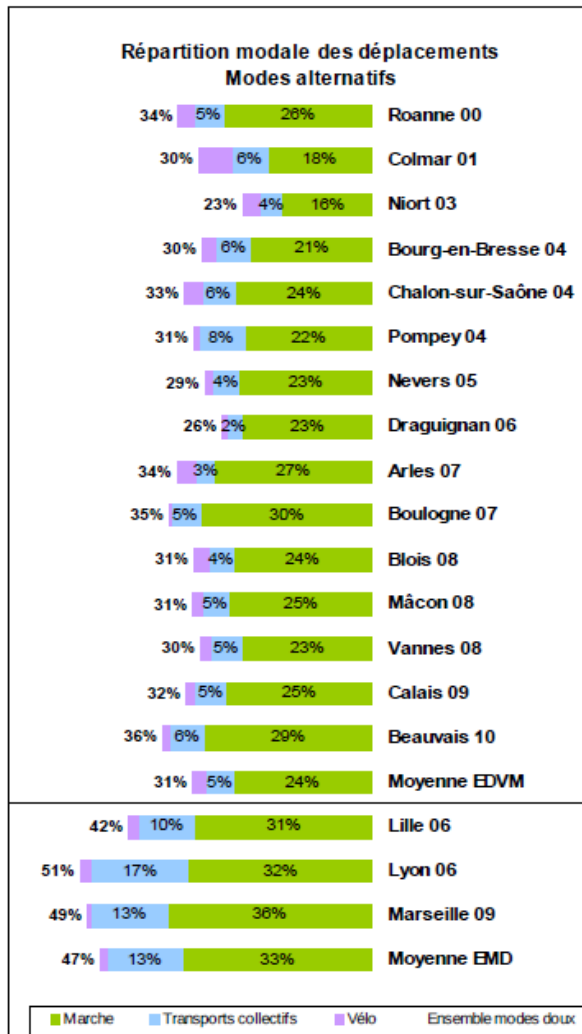


Figure 34 : Part des modes alternatifs dans 15 villes moyennes (enquête du CERTU réalisée sur des données 2008)



Sur l'aire urbaine de Bordeaux, comme montré par les résultats de l'Enquête Ménages déplacements 2009, en périphérie éloignée, la part modale des TC (urbain, départemental et régional confondus) ne dépasse pas les 3 à 6%.

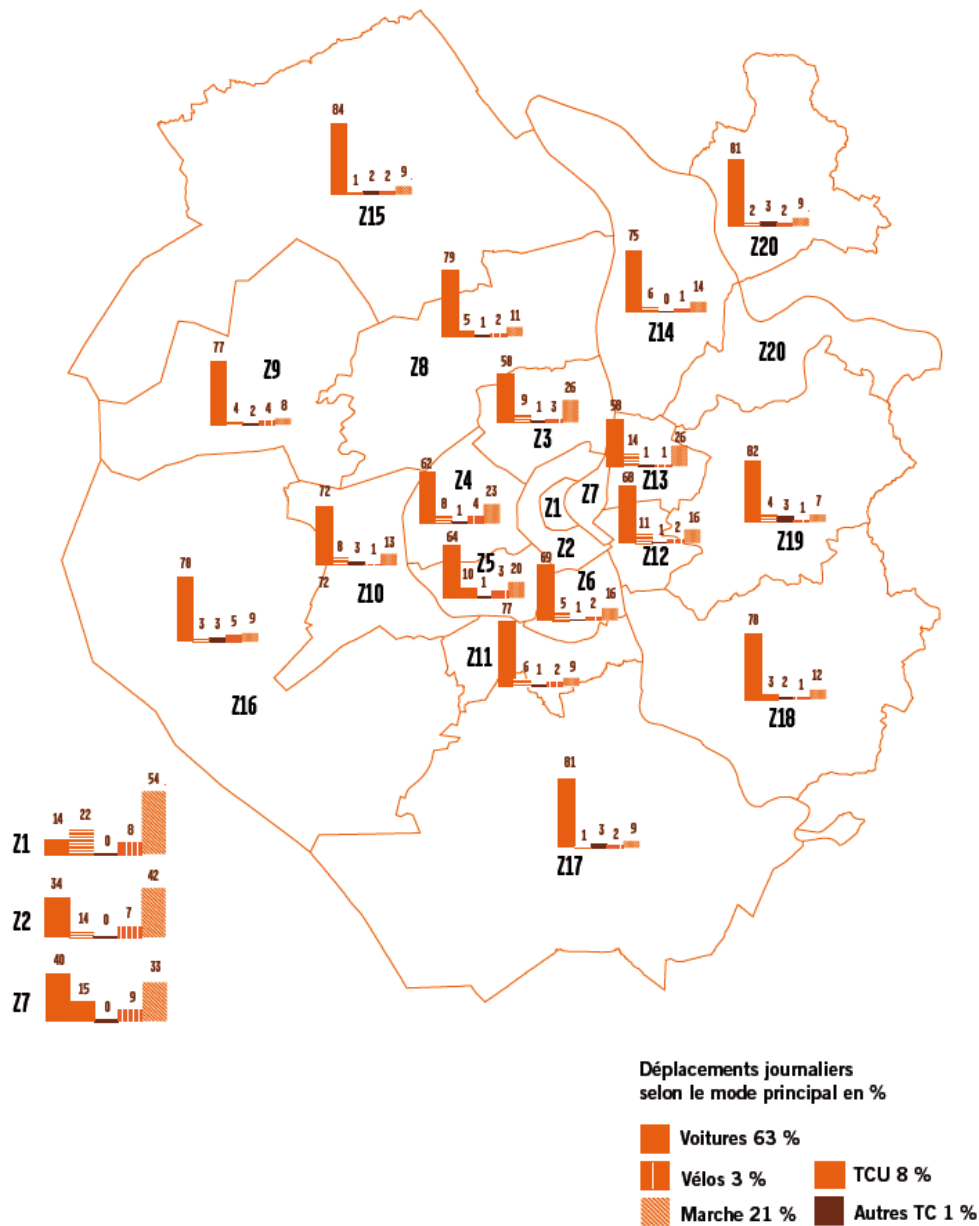


Figure 35 : Parts des différents modes de déplacements par zone de l'aire urbaine de Bordeaux (EMD 2009)



### 5.1.3 Quelle clientèle TC escomptable ?

A partir des potentiels de déplacements identifiés et sur la base d'hypothèses de parts modales TC en accord avec les observations précédentes :

- entre 2 et 10% pour les déplacements autres que scolaires selon :
  - qu'il s'agisse de déplacements vers Bordeaux ou non (contrainte de stationnement sur Bordeaux et sur PEM),
  - la forme de l'urbanisation de la commune (concentrée de part et d'autre de l'axe de transport ou plus étalée)
- entre 50 et 80% pour des déplacements scolaires selon qu'il s'agisse de déplacements vers l'agglomération bordelaise ou non (part restante réalisée par des lignes scolaires, en 2 roues, ou accompagnée en voiture)

une première estimation de la clientèle escomptable pour une telle ligne de transport collectif peut être réalisée, comme résumé sur le schéma ci-dessous.

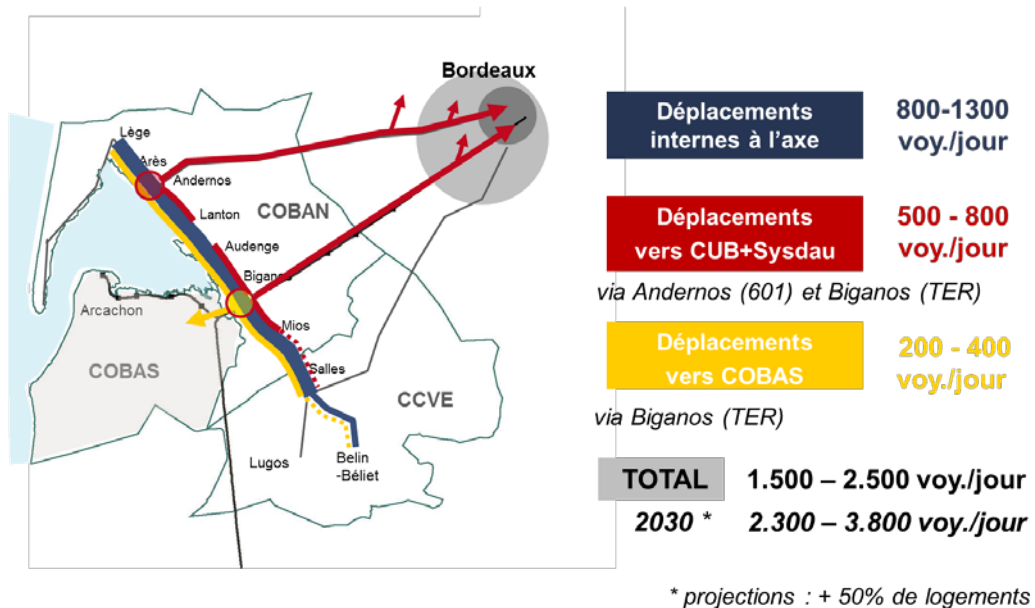


Figure 36 : Clientèle TC escomptable estimée

Quelques ordres de grandeur de fréquentation de TCSP :



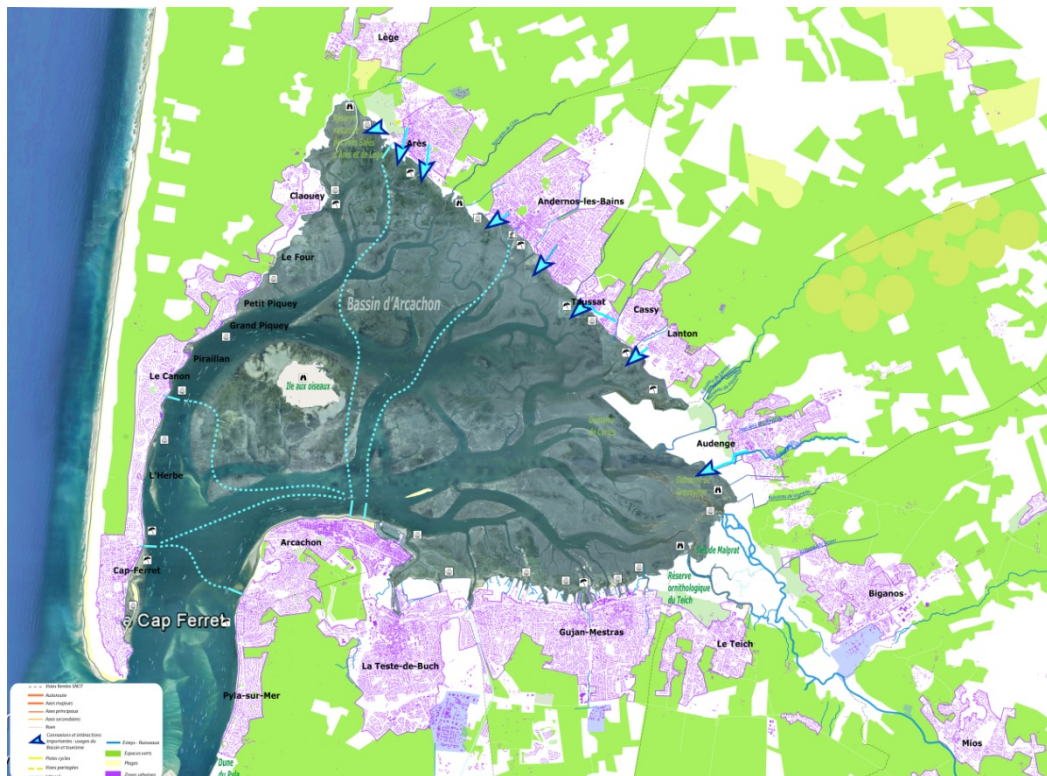
## 5.2 UN TRANSPORT A INSCRIRE DANS UN PATRIMOINE NATUREL ET URBAIN PRESERVE

Au-delà des enjeux socio-économiques et de déplacements (au sens large du terme) définis précédemment, nous avons identifié également des enjeux liés aux caractéristiques urbaines et paysagères spécifiques de ce territoire du Bassin d’Arcachon.

Ce projet de transport à étudier est lié directement à sa constitution et à son inscription dans son site naturel exceptionnel. Il nécessite de s’interroger sur la capacité à s’intégrer intelligemment, à s’adapter aux contraintes préexistantes et à faire évoluer positivement un secteur d’habitat et touristique en pleine expansion.

Afin d’apporter un autre regard et d’identifier les caractéristiques propres à la construction paysagères et urbanistiques du bassin d’Arcachon, nous avons appréhendé ce territoire à une échelle plus zoomée.

### 5.2.1 Un patrimoine paysager conditionné et rythmé par l’eau et la forêt



Les séquences naturelles et urbaines se succèdent le long du front de bassin, entre les forêts de pins maritimes et les airiaux arborés de chênaies.

Le Bassin d’Arcachon constitue une petite mer intérieure oscillant entre 40km<sup>2</sup> et 155 km<sup>2</sup> de surface d’eau selon les marées hautes ou basses. Ouvert sur l’océan atlantique (passes du Bassin), sa vocation touristique (nationale et internationale) est liée à son paysage tout spécifique de dune interrompue et de bras de mer tentaculaires plus ou moins visibles selon les moments de l’année et au fil des journées. Lieu emblématique pour les vacanciers, les navigateurs, mais aussi connu au-delà de ses plages pour son ostréiculture et sa pêche, le Bassin tout entier est tourné vers la mer. Culture, tourisme, préservation d’un milieu ont fait de son patrimoine naturel un véritable enjeu à préserver et à valoriser afin de « vivre au rythme du Bassin ».

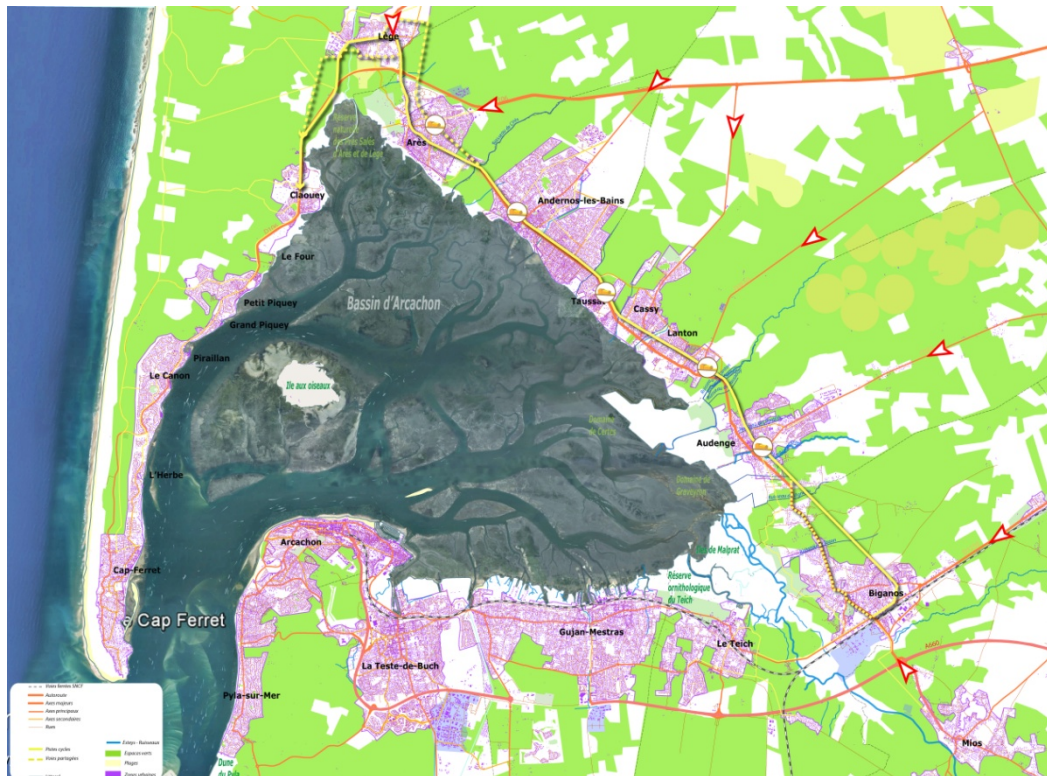


Les esteys, cours d'eau soumis au rythme des marées au même titre que le bassin, supportent les variations des ondes de marée, et servent potentiellement de récupération d'eaux pluviales des habitations ou de ruissellement des espaces localisés à proximité (selon l'orientation des terrains).

Ces « coupures » hydrauliques naturelles serpentent perpendiculairement à l'eau du Bassin à l'Est de celui-ci, irrigant les forêts et structurant les bourgs, apportant un paysage rythmé par l'eau et conditionné par les marées sur le Bassin et dans les terres. Des ouvrages répétés sont localisés le long de la piste cyclable ou de la RD.



### 5.2.2 Une urbanisation constituée au fil de l'eau, autour d'un axe central transversal ; une ancienne voie ferrée reconvertie à requestionner.



A l'échelle du Bassin élargi, COBAN, COBAS, Val de l'Eyre, le séquençage du paysage sur le pourtour du Bassin s'est effectué au grès des urbanisations qui ont été rendues possibles géographiquement (emprises disponibles entre l'eau et les forêts) et en fonction des attraits économiques et/ou touristiques localisés. Des poches bâties plus ou moins concentrées ou étalées s'inscrivent dans un devenir encore incertain : le projet de SCOT.

La densification des centre-bourgs s'est effectuée en lien avec les zones d'intensité, les centres - cœur de vie -, et en contact direct avec l'axe de desserte principal, et unique, le long du front de Bassin : la RD3.

Les connexions diverses depuis les Terres (agglomération bordelaise) sont matérialisées en rouge sur l'illustration précédente. On aperçoit que les deux seules liaisons vers la RD3 s'effectuent depuis l'A660 (depuis Lège) et l'A630 (depuis Andernos). On comprend que cette liaison interne unique soit régulièrement encombrée.

L'ancienne voie ferrée, actuelle piste cyclable reliant Nord et Sud Bassin, se connecte aux parcours de promenade cycles girondins et landais. Elle a laissée derrière elle la trace de son passage. Une emprise large d'environ 14m a servi de passage enfoui d'un ouvrage (collecteur d'assainissement) et de réseaux divers, accompagnant la piste cyclable. Les anciennes haltes ferroviaires ont parfois été réinvesties en domaines privé ou public.

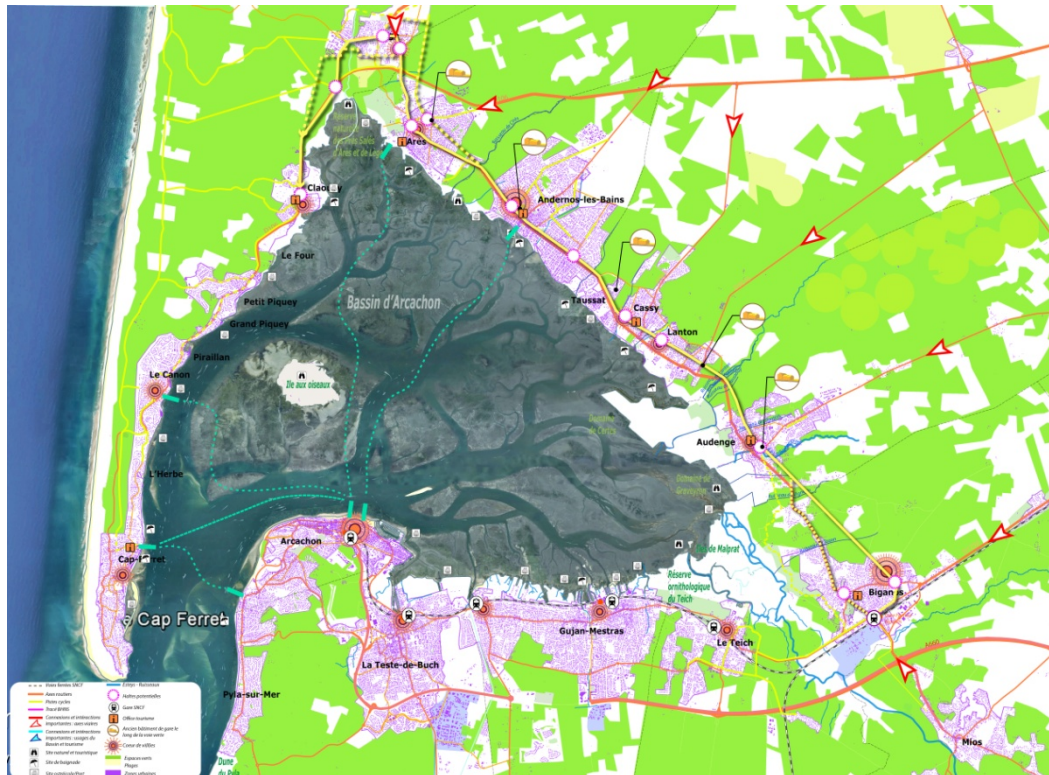
Les limites privatives se sont parfois ré ouvertes sur ce nouveau parcours de promenade. Les jardins se sont retournés. Les emprises disponibles ont été ré investies en fonction des besoins fonciers.

Le cadre naturel s'est transformé doucement au gré de cette opportunité de requalification structurante, afin d'offrir une traversée Nord-Sud confortable et sécurisée aux modes actifs : habitants et touristes ; afin de proposer une promenade entre forêts et cadre bâti, parallèle à l'axe de circulation rapide et routier de la RD3.





### 5.2.3 Des intensités urbaines à reconnecter et des connexions vers le Bassin à exploiter dans un souci de valorisation touristique



L'illustration ci-dessus permet de positionner les intensités et cœurs de vie des centre-bourgs traversés par la piste cyclable et la RD3.

Les polarités identifiées sont constituées des équipements, commerces, mairie, marché, office de tourisme, services de proximité, écoles... en fonction des lieux. Ils sont parfois liés directement à un secteur touristique maritime, à une ancienne halte ferroviaire reconvertie ; parfois localisés vers une connexion viaire liée à l'A660. Ils sont presque toujours en contact immédiat avec la RD3, et plus ou moins proches ou plus ou moins connectés à la piste cyclable existante.



Les mutations urbaines se sont faites au gré des besoins et des opportunités. Certaines incohérences apparaissent aujourd'hui sur les liaisons entre Bassin, polarités, axe(s) transversaux, Terre/Forêt. Il s'agit alors d'identifier les reconnections urbaines, paysagères et



touristiques que le futur TCSP pourrait générer. Cette opportunité de questionner le territoire Est du Bassin tout en préservant les richesses patrimoniales et naturelles est bien l'un des objectifs de cett. La transversalité entre ce paysage constitué par les entités paysagères traversées, l'urbain constitué et le tourisme porteur d'histoire et de développement de ce territoire, devrait aiguiller sur le curseur à poser pour la mise en place de ce nouveau moyen de transport. Des contraintes environnementales et physiques prégnantes

#### 5.2.4 Des espaces protégés à plusieurs titres

4 types d'espaces naturels protégés principaux ont été recensés autour du Bassin d'Arcachon :

- Le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne
- Le Parc Naturel Marin du Bassin d'Arcachon
- Les périmètres Natura 2000
- Les périmètres ZNIEFF 1 et 2

Le Parc Naturel des Landes de Gascogne impacte la partie Sud du corridor sur les communes de Biganos, Audenge et Lanton.

Le Parc Naturel Marin du Bassin d'Arcachon concerne le Bassin et ses rives. Le corridor d'étude n'est pas concerné par ce périmètre de protection, celui-ci se concentrant sur les aspects maritimes.

Les zones de protection Natura 2000 et ZNIEFF (1 et 2) impactent de manière ponctuelle le corridor. Les périmètres sont essentiellement centrés sur les espaces marins, mais intègrent également des espaces et zones humides sur le tracé : au Sud du bourg de Cap Ferret, au niveau de l'embouchure du Canal des Etangs, entre les communes d'Arès et Andernos les Bains, autour de la Conche de St Brice et de l'embouchure du ruisseau de Cires. Le dernier secteur impactant se situe entre les communes de Lanton et Audenge, à proximité du Domaine de Certes, intégrant l'embouchure des ruisseaux de Lanton, du Milieu et de Passaduy.

Ces différents périmètres, s'ils n'empêchent pas la réalisation de projets et d'infrastructures de transport, nécessite une attention toute particulière sur la qualité de l'intégration environnementale du projet (limitation de l'imperméabilisation des surfaces, qualité des eaux de ruissellements ou encore capacités d'infiltration sur place.



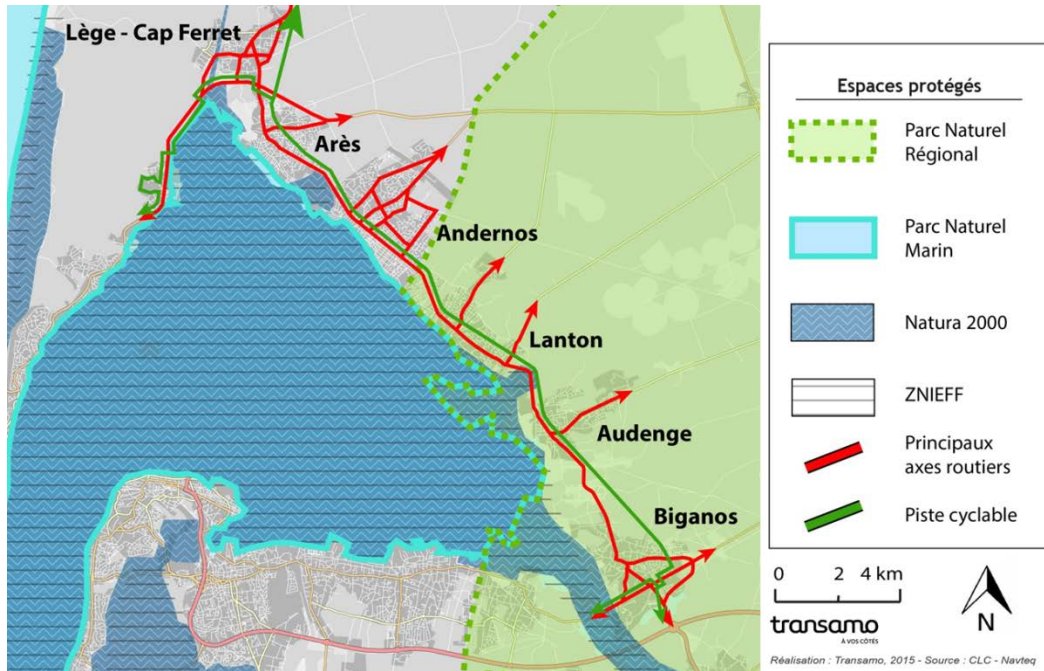


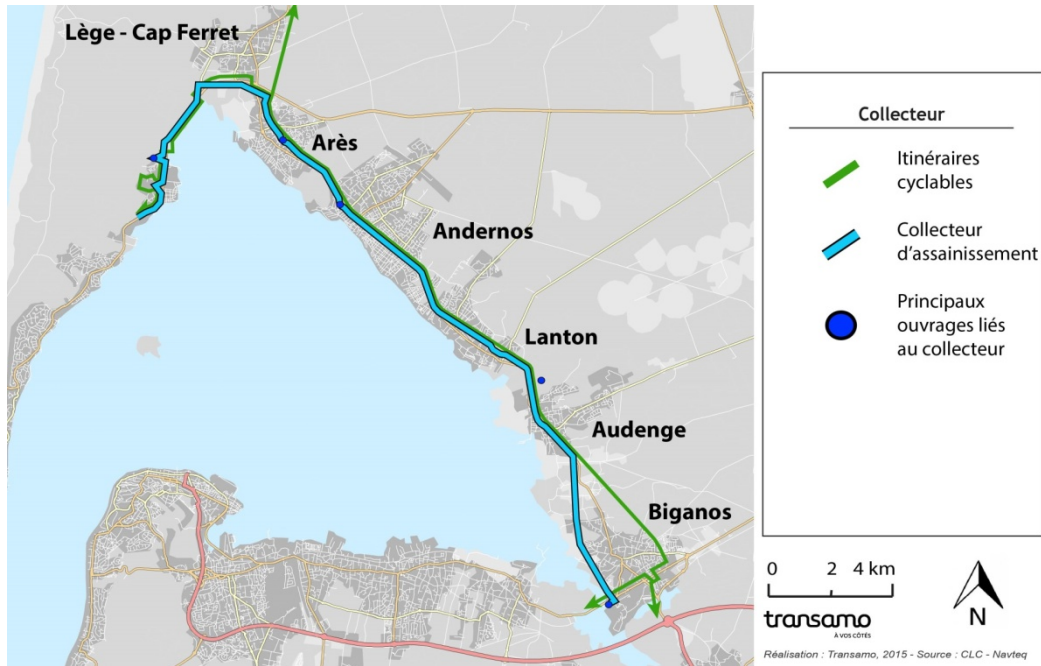
Figure 37 : Les périmètres des espaces naturels protégés

### 5.2.5 Un collecteur d'assainissement limitant les possibilités d'insertion sur la piste cyclable

La piste cyclable constitue l'un des corridors Nord-Sud du territoire. Elle constitue également le corridor d'implantation du collecteur d'assainissement du Nord et Est du Bassin d'Arcachon. Celui-ci collecte toutes les eaux usées du territoire étudié jusqu'à la station d'épuration de Biganos.

Le parcours du collecteur est sensiblement identique au tracé de la piste cyclable sur la majeure partie de son linéaire. Au Sud du bourg d'Audenge, le collecteur s'écarte de l'itinéraire de la piste cyclable pour rejoindre directement la station de traitement de Biganos.





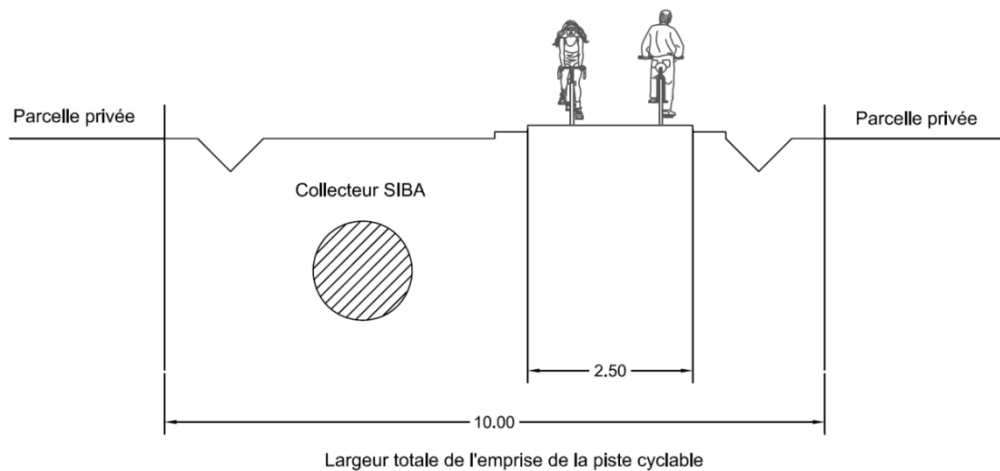
Carte du tracé du collecteur et la piste cyclable

L'implantation du collecteur sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée est variable. S'il est situé sur une portion importante du linéaire sur la partie Ouest de l'emprise, celle-ci peut varier à de nombreux endroits et passer sous la piste cyclable.

Il est à noter que l'implantation de l'ouvrage dans la structure de la plateforme ferroviaire a totalement modifié la structure de celle-ci. Tous travaux d'implantation d'une plateforme de TCSP sur l'ancienne emprise ferrée nécessitent de reconstruire la structure de la plateforme.

L'ensemble du réseau de traitement des eaux usées est organisée autour de ce collecteur : le déplacement du collecteur sur certains secteurs nécessiterait de repenser également l'organisation du réseau secondaire de collecte.

Du fait de l'importance du collecteur le schéma global de gestion des eaux usées, des interventions d'urgence et des interventions d'entretien doivent pouvoir être effectuées. Pour cela, l'accès au collecteur doit être maintenu, et une largeur d'emprise de 10m doit être conservée.

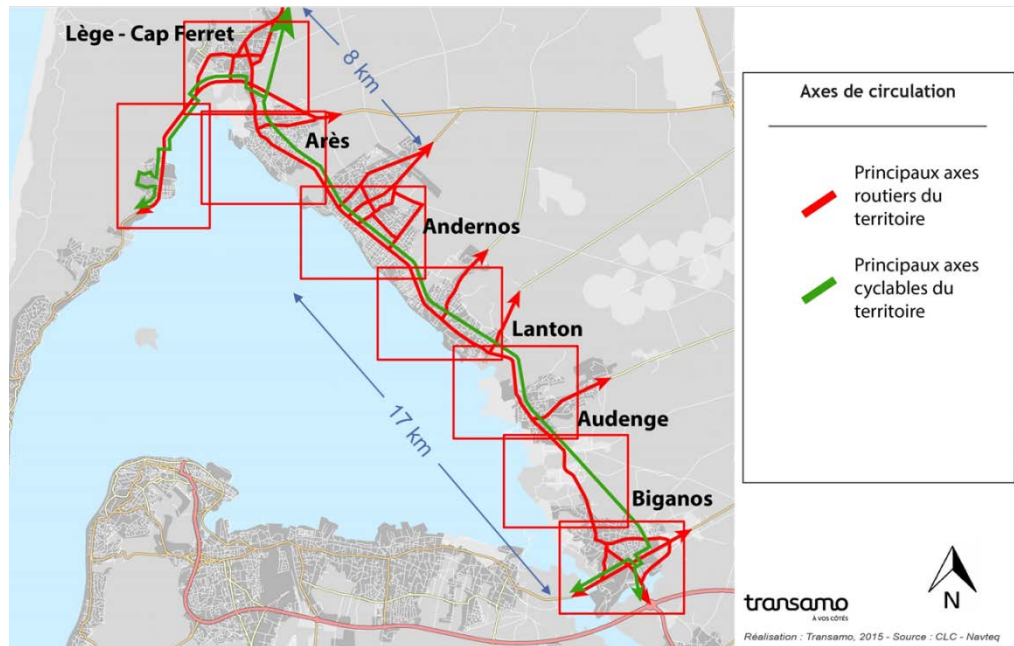




*Schémas d'implantations types du collecteur*



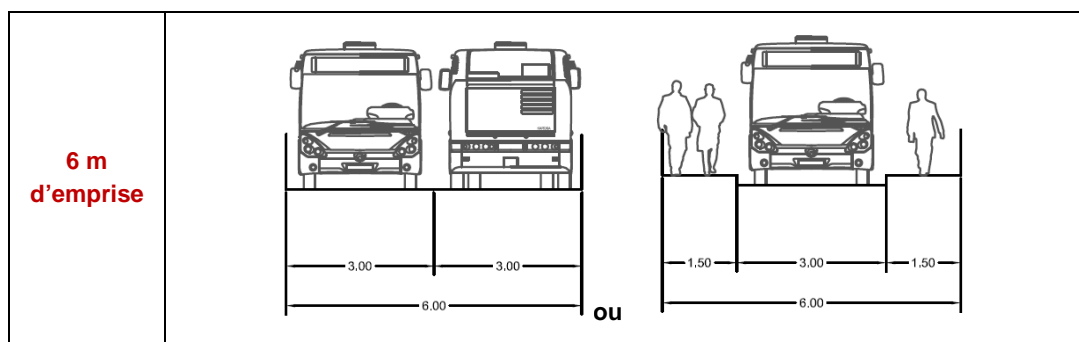
### 5.3 APPROCHE CROISEE PAR SEQUENCE

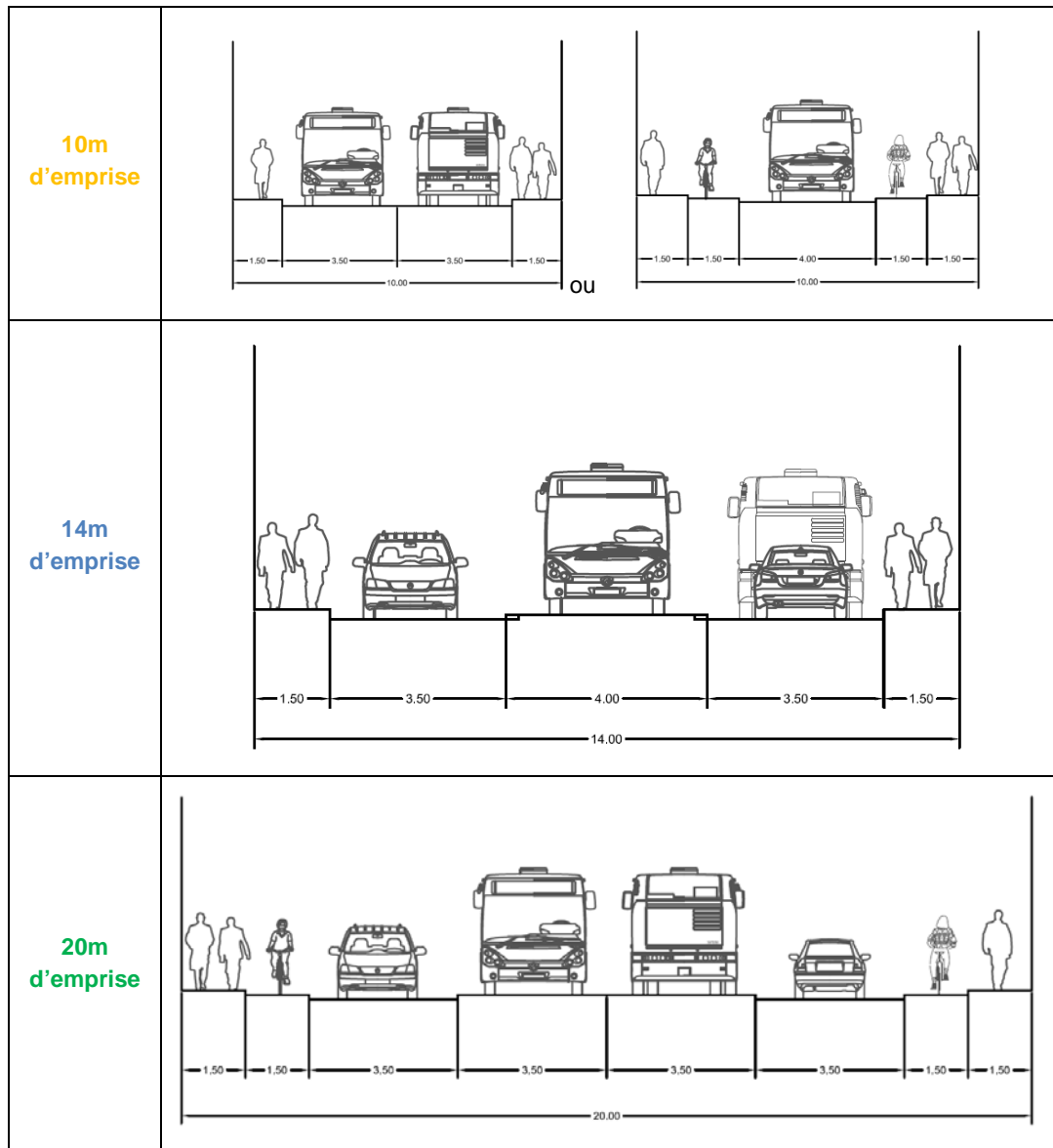


#### 5.3.1 Préambule : Quelles perspectives d'insertion pour quelle emprise ?

Dans les planches suivantes, les largeurs d'emprises disponibles sont détaillées en 5 classes de largeurs différentes. La définition de ces différentes classes de largeur est liée à ce qu'il est possible d'insérer dans les largeurs d'emprises disponibles.

Les schémas ci-après illustrent des insertions types dans les différentes largeurs d'emprises. Ces schémas ont simplement pour objectif de donner des exemples d'insertions : pour chaque largeur d'emprise, de nombreuses combinaisons d'insertion existent.





### Cas de la piste cyclable

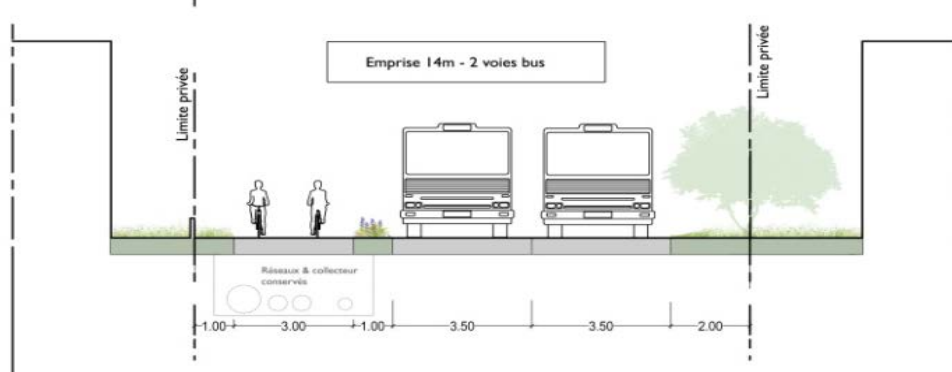
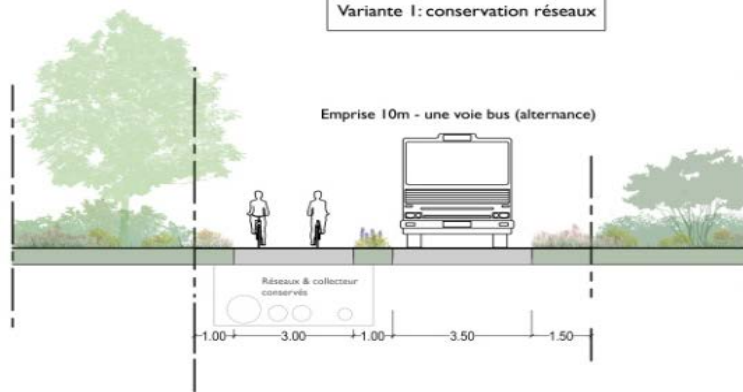
Les profils-types testés ci-dessus peuvent avoir des variantes en termes de fonctionnalité, mais aussi des variations de paysage (fonctionnalités regroupées, récupération des eaux ou bande de sécurité paysagée, gestion de la limite sur l'espace public...

Quelques exemples illustrés suivent. Comme précisé précédemment, il est à remarquer que le positionnement exact du collecteur est aujourd'hui méconnu et pourrait varier du côté sud au milieu de l'emprise des 10m. Ces illustrations sont donc indicatives.

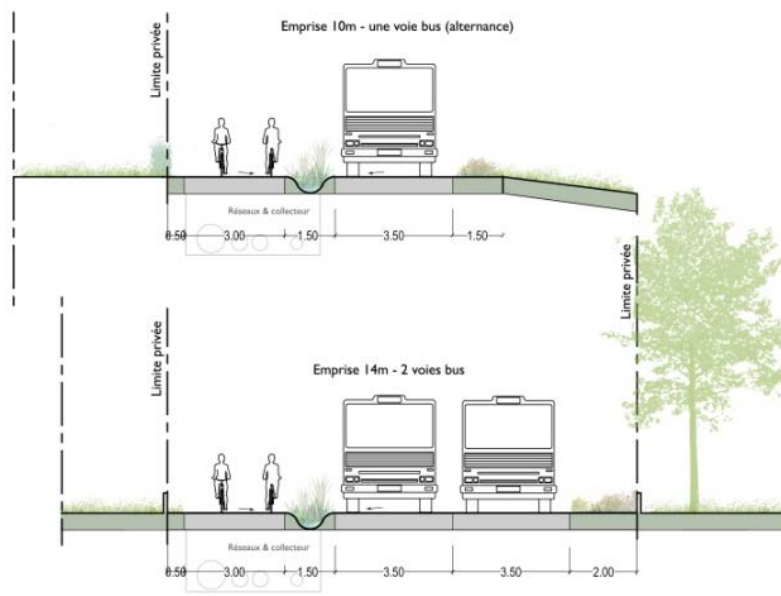
L'insertion sur la piste cyclable existante n'est pas anodine également sur le rapport qu'il peut ou pourra y avoir entre les paysages public/public et public/privé existants. Une promenade cycle plantée aujourd'hui, n'apporte pas les mêmes qualités ou les mêmes nuisances qu'un TCSP, sur les parcelles privées, les accès existants vers l'espace public, les traversées... Des variantes sont aussi proposées sur le fait de conserver ou de s'affranchir de la contrainte collecteur et réseaux existants.



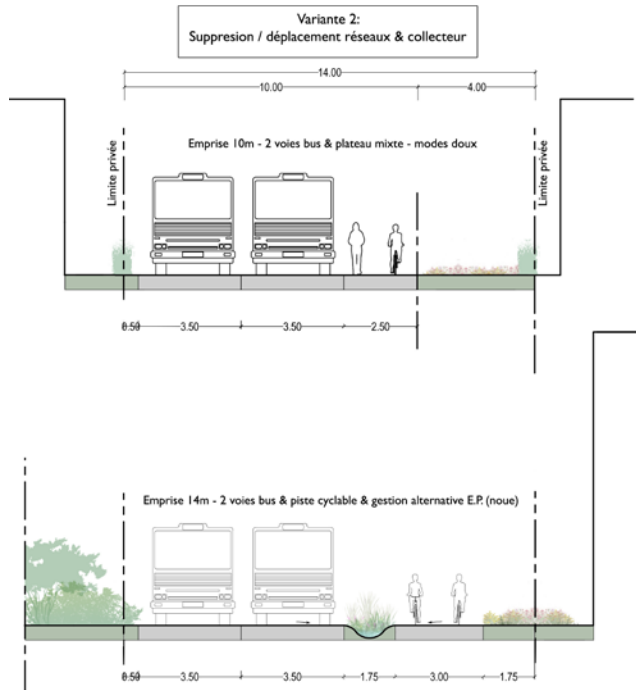
Variante 1: conservation réseaux



Variante 1 bis:  
conservation réseaux & gestion alternative E.P. (noue)







Les séquences développées dans les pages qui suivent permettent à une échelle plus zoomée de croiser les échelles de réflexion afin d'orienter les pistes de scénarii qui seront développées dans la phase suivante de l'étude.



### 5.3.2 Séquence 1 : Biganos

Le cœur de Biganos est traversé par la RD3, la piste cyclable reste quant à elle à l'écart des centralités. Cette séquence se caractérise aussi par des besoins de connexion avec :

- Une importante polarité commerciale et économique constituée par la zone commerciale coupée de Biganos par la voie ferrée
- Le Pôle d'Echanges Multimodal, ouvert côté Biganos

Le franchissement ferroviaire présente par ailleurs une contrainte forte : le pont-rail est à gabarit très limité, un franchissement par le passage à niveau au nord de la commune apparaît comme la solution la plus évidente.

Enfin, sur la RD3 comme sur la piste cyclable, l'emprise disponible est réduite (<14m).

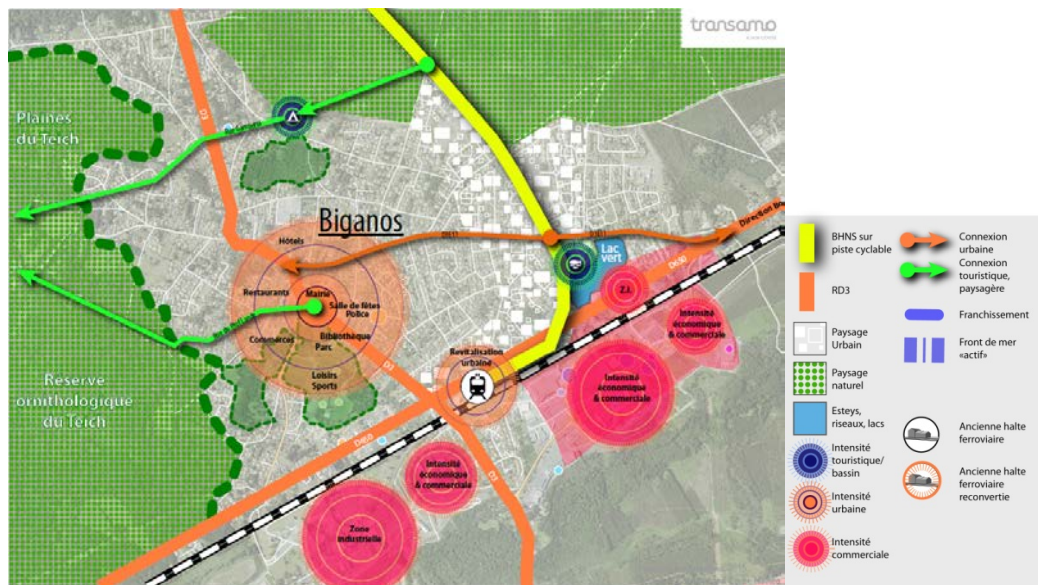


Figure 38 : Tissu urbain et polarités – Séquence 1 : Biganos

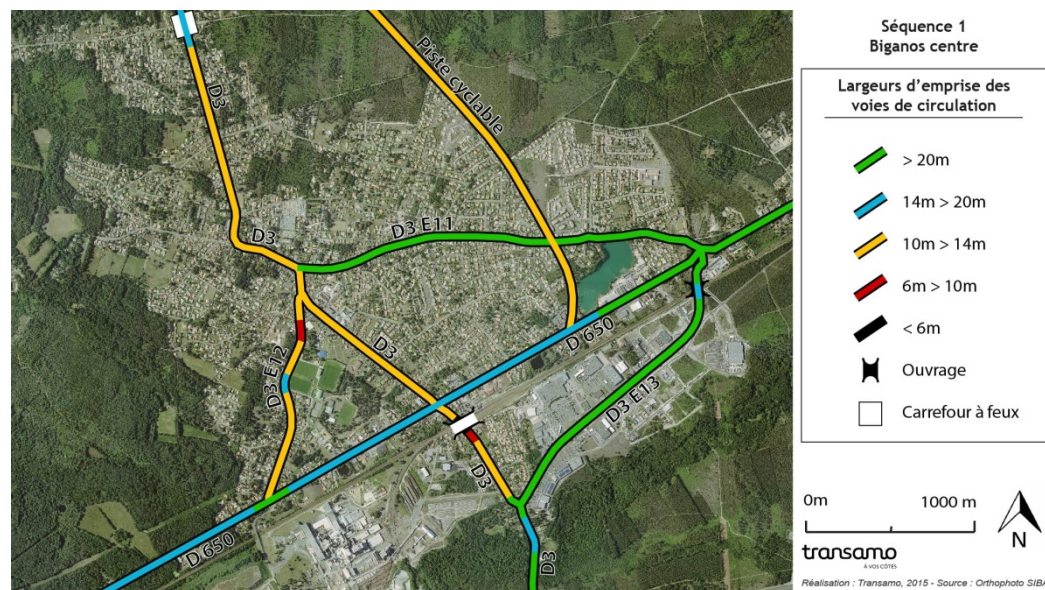


Figure 39 : Emprises disponibles sur les axes potentiels – Séquence 1 : Biganos



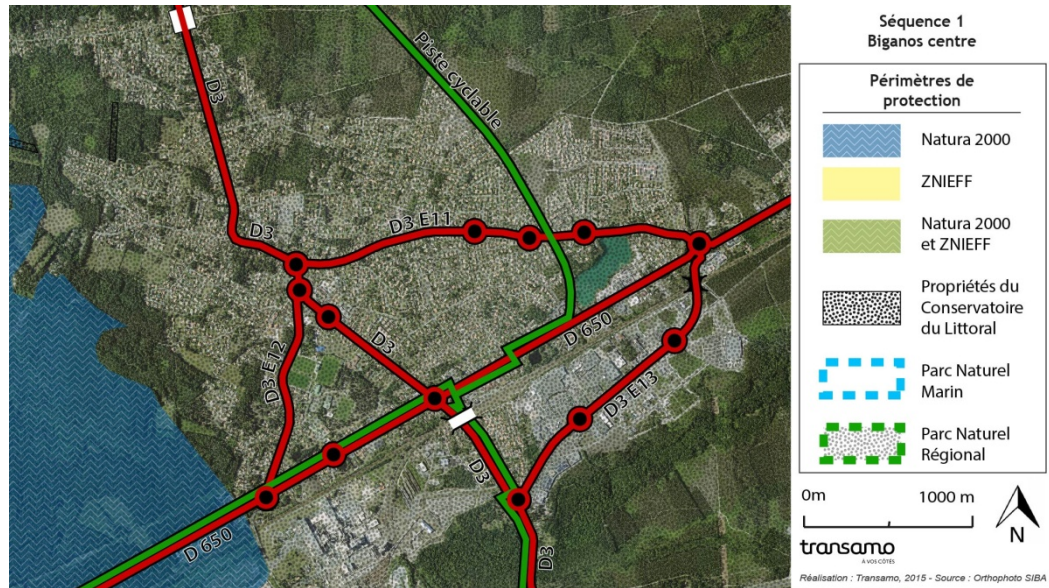


Figure 40 : Périmètres protégés – Séquence 1 : Biganos

Arpentage photographique :

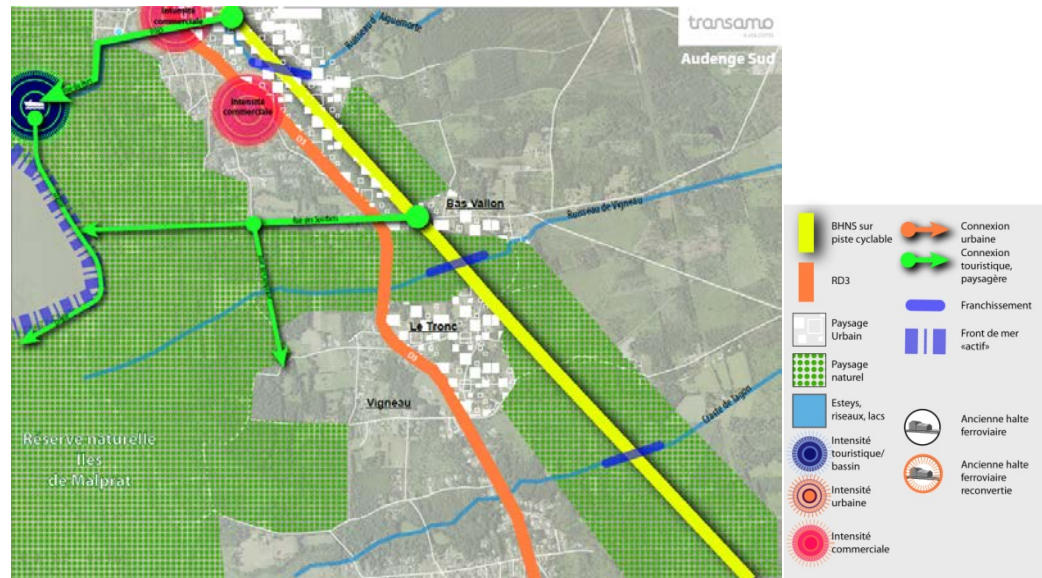


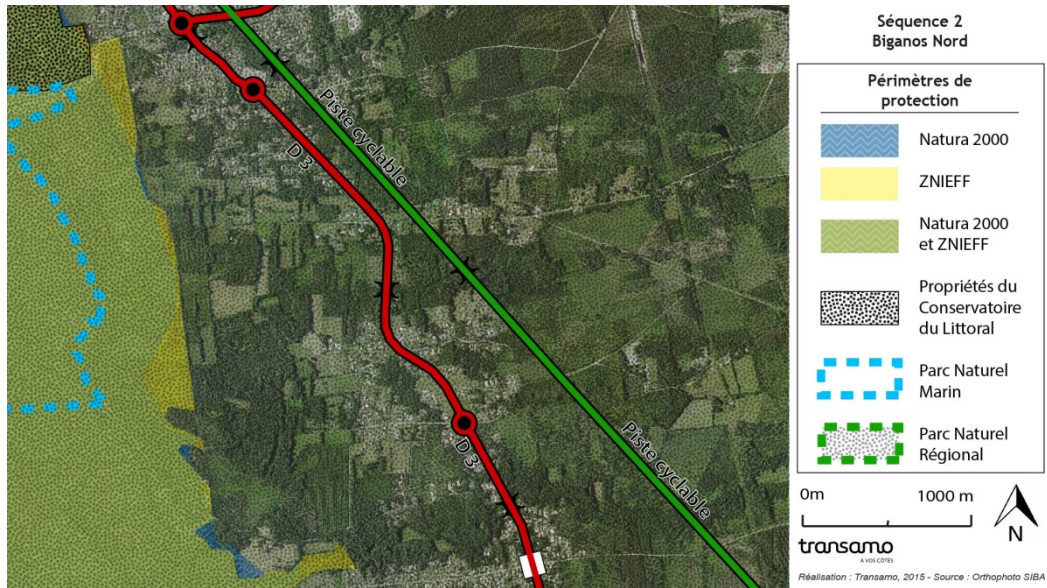
### 5.3.3 Séquence 2 : Biganos Nord

Entre Biganos et Audenge, l'urbanisation est limitée à quelques hameaux peu denses.

La piste cyclable et la RD3 constituent deux axes dissociés, mais proches, qui tendent à se rejoindre à l'entrée d'Audenge à l'approche des polarités sans se mailler pour autant. Ces deux axes profitent tous deux de liaisons vers le front de Bassin.

La RD3 présente une emprise globalement plus confortable.





Arpentage photographique :

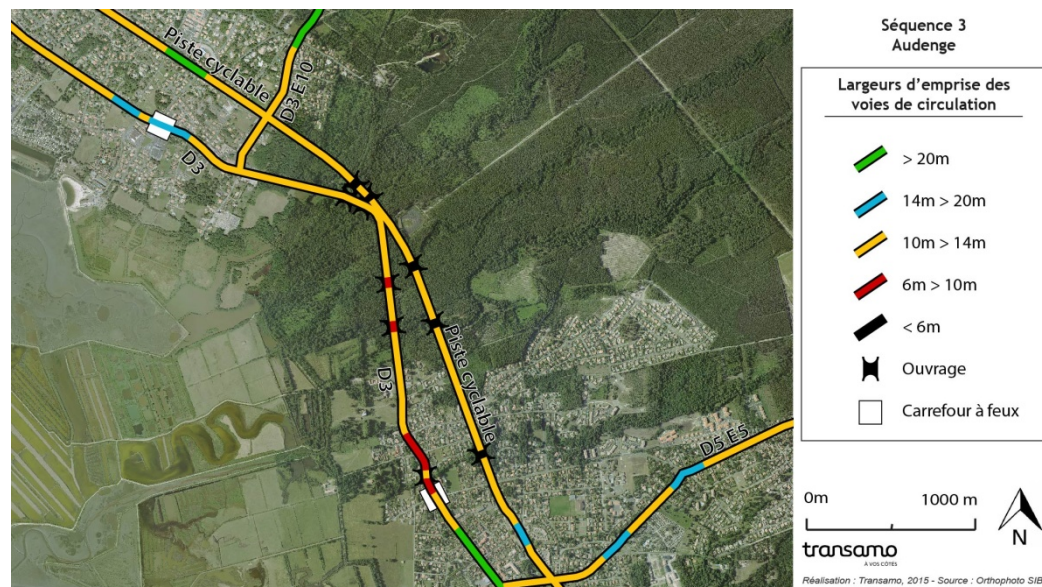
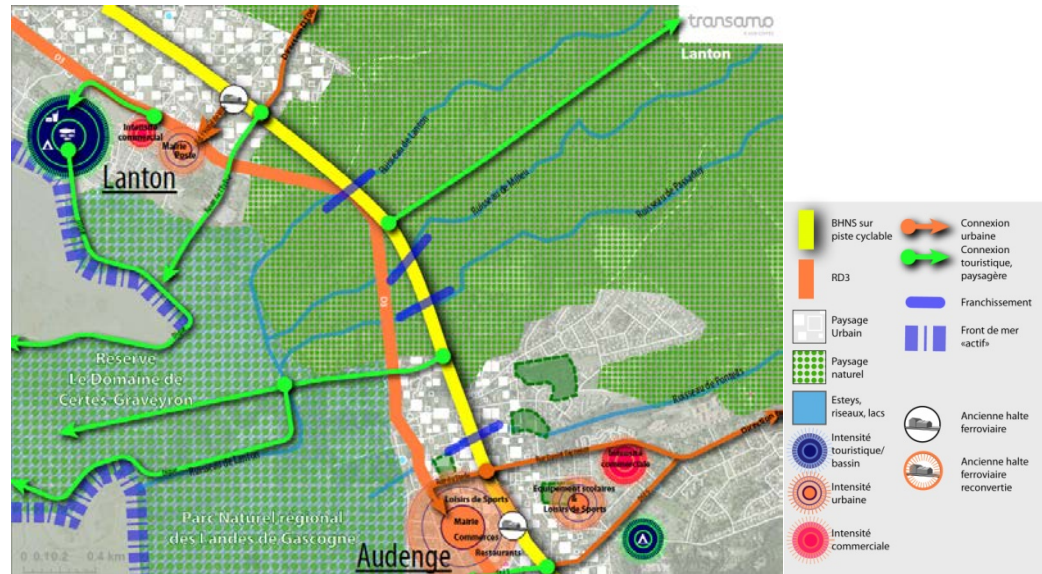


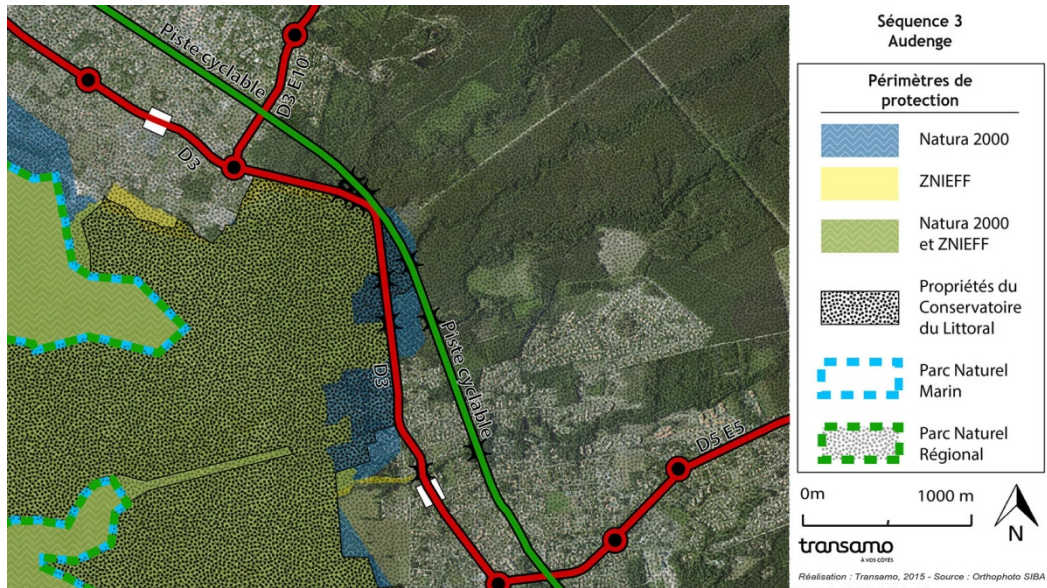
### 5.3.4 Séquence 3 : de Audenge à l'entrée de Lanton

D'Audenge à l'entrée de Lanton, les centre-bourgs sont constitués autour de la RD3, située à proximité de la piste cyclable.

A Audenge, la RD3 bénéficie en centre-bourg d'une emprise confortable en cœur de bourg laissant envisager des perspectives de réaménagement. La commune est néanmoins également tournée vers le nord-est, au-delà de la piste cyclable, où elle concentre plusieurs équipements.

La piste cyclable profite d'une séquence naturelle toute particulière, mais le passage du TCSP se confronterait à divers ouvrages de franchissement lié aux esteys.





Arpentage photographique :



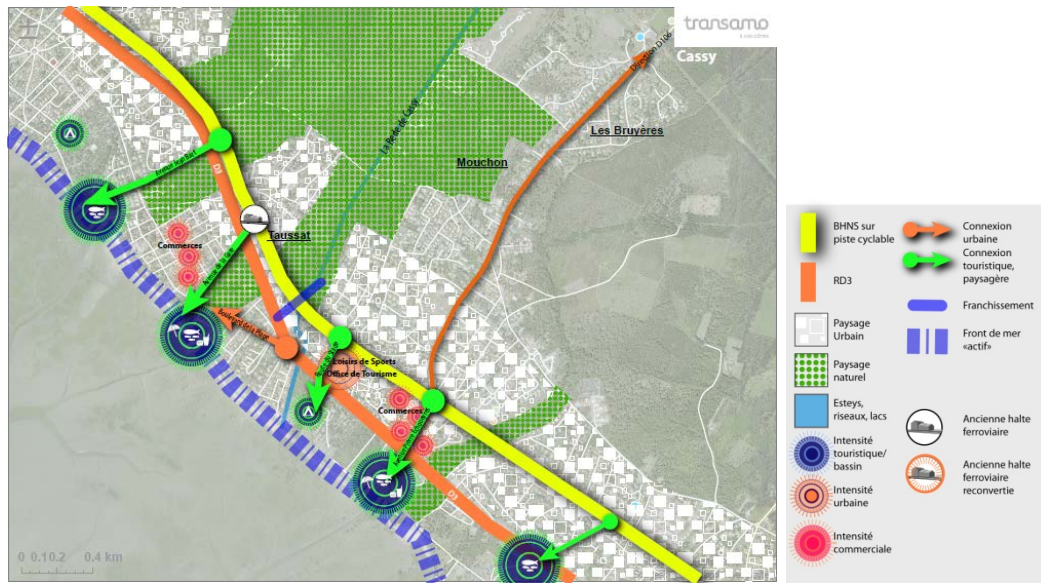
### 5.3.5 Séquence 4 : de Lanton à l'entrée de Biganos

Entre Lanton et l'entrée dans Biganos, le tissu urbain est quasi continu.

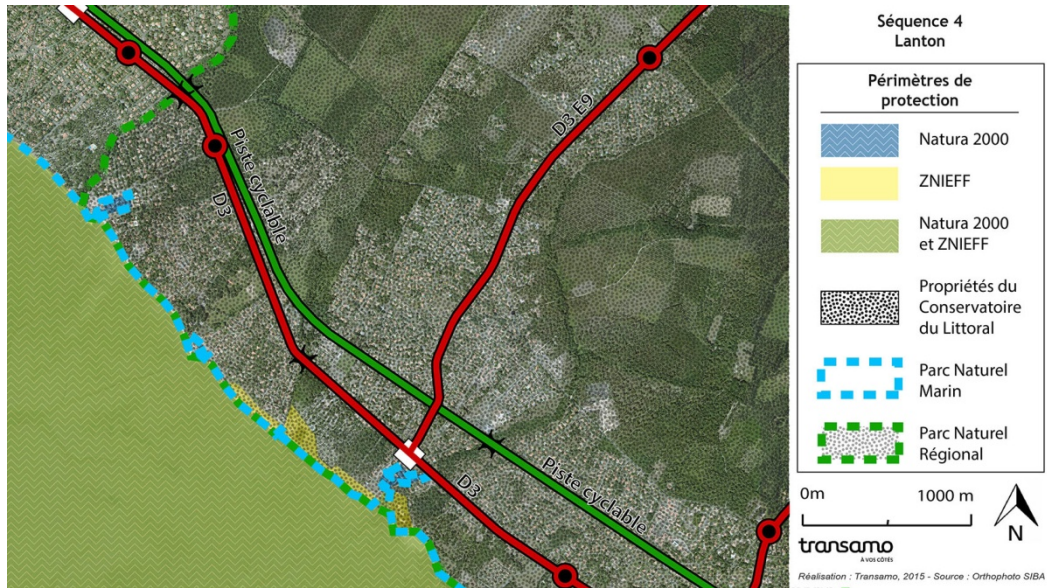
La RD3 et la piste cyclable présentent des contraintes d'emprise équivalente.

Ces deux axes se rejoignent progressivement, séparés par une bande étroite bâtie ou boisée (400->40m), et entrent en contact à l'entrée d'Andernos.

Sur cette séquence, les voies de liaisons et connections entre la piste cyclable et le bassin sont nombreuses.







Arpentage photographique :



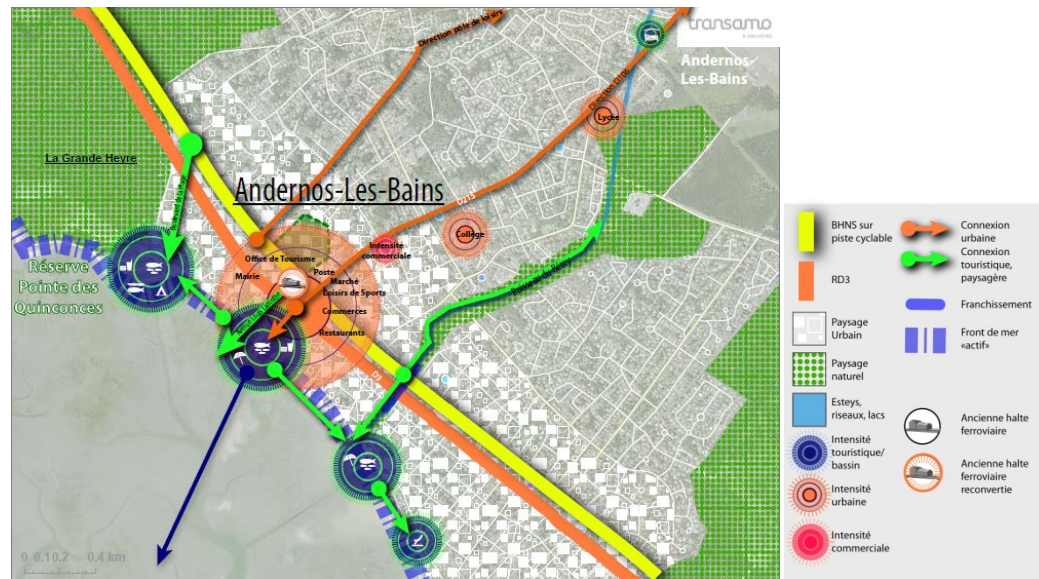
### 5.3.6 Séquence 5 : Andernos

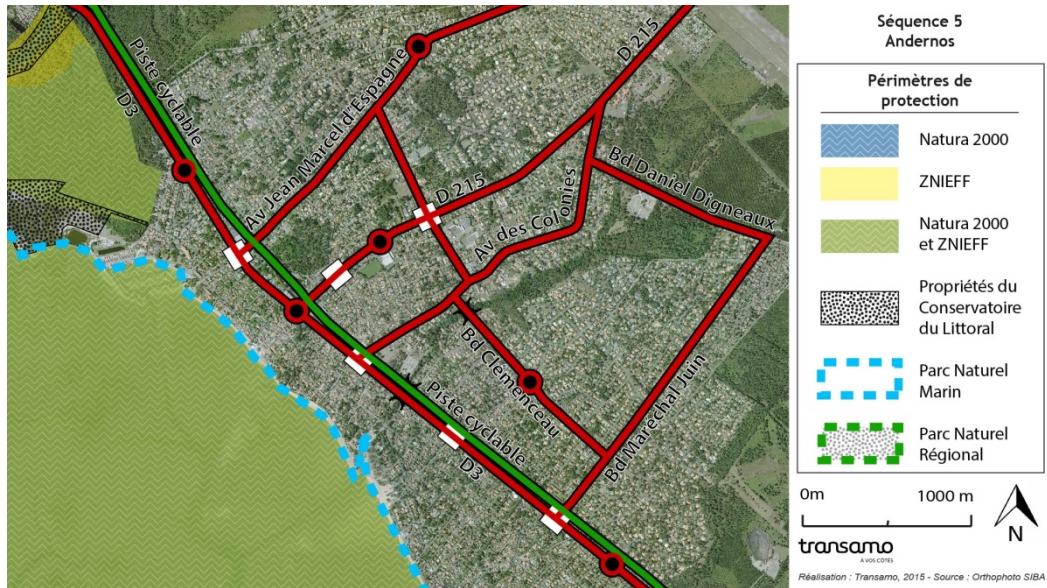
Au niveau d'Andernos, la piste cyclable et la RD3 sont implantées parallèlement de manière quasi contiguë au cœur du centre-bourg et à proximité du front de bassin (300m).

La commune se caractérise cependant par une urbanisation pavillonnaire et des équipements qui se sont étendus vers le nord, à l'écart de ces deux axes historiques (3km).

Les emprises sont contraintes mais cette séquence se caractérise par un schéma viaire autorisant des « déviations ».

Le cœur d'Andernos amène une intensité de vie, de cheminements possibles vers le front de Bassin.





Arpentage photographique :

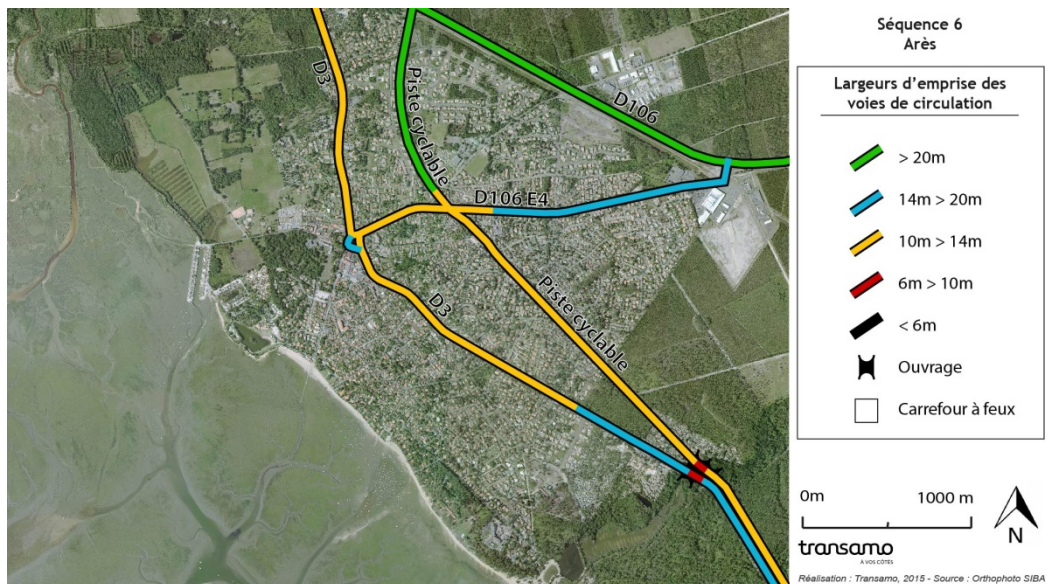
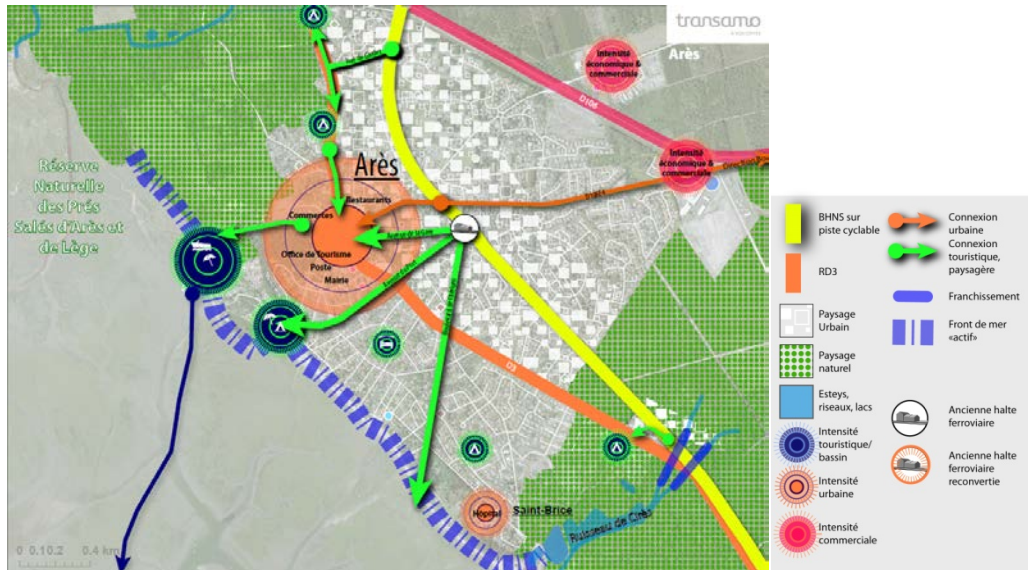


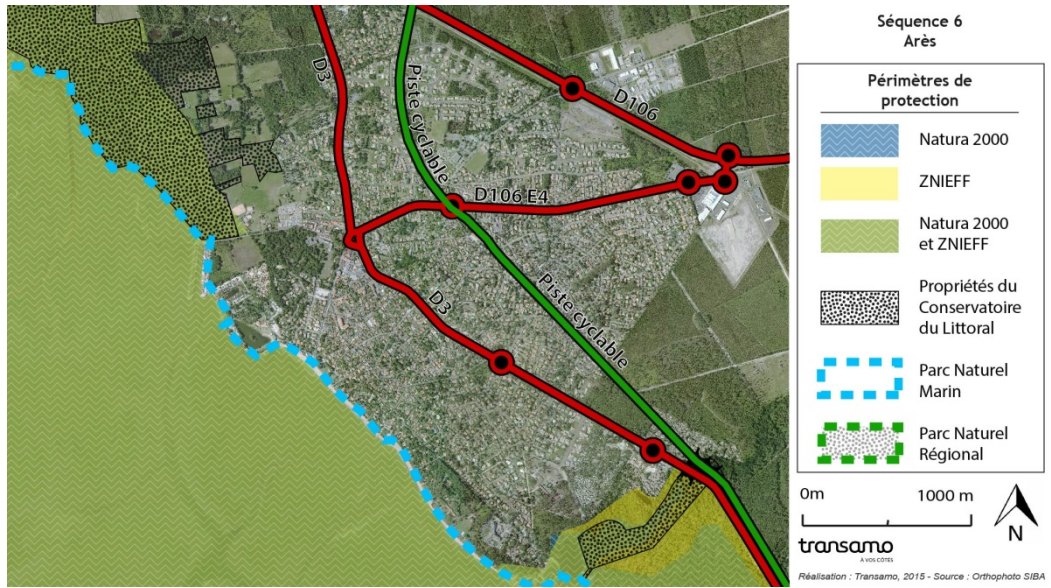
### 5.3.7 Séquence 6 : Arès

Au niveau d'Arès, la piste cyclable s'écarte du centre-bourg et des polarités constituées autour de la RD3.

Si la commune se caractérise par un centre-bourg dynamique au croisement de la D3 et D215, ouvert vers le bassin, la commune se développe à l'est, le long de la D106 (centre commerciale et zones d'activités).

Des axes historiques se recoupent autour de l'ancienne gare sncf. Ils permettent de relier le cœur de vie, et le front de Bassin.





Arpentage photographique :



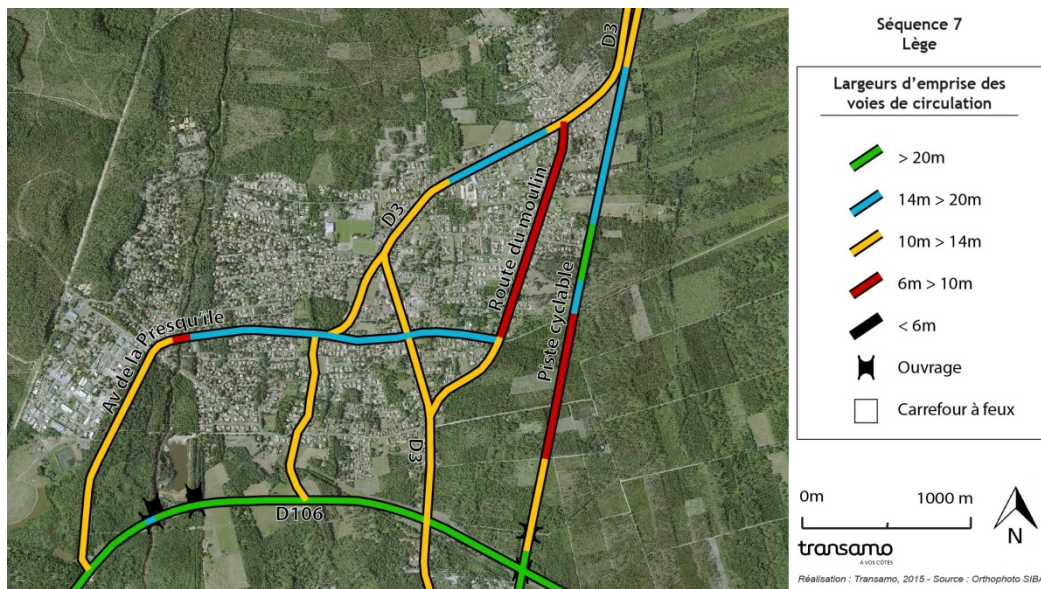
### 5.3.8 Séquence 7 : Lège Cap Ferret

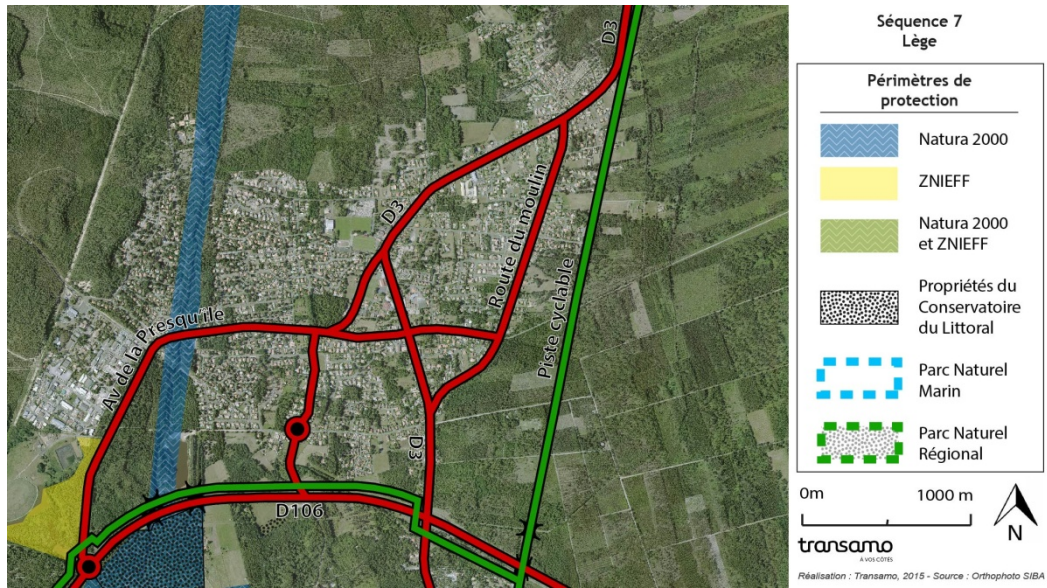
A Lège, la piste cyclable apparaît confidentielle à l'écart de l'urbanisation.

Le bourg et ses centralités se sont développés le long de la D3, au cœur de la commune.

Il est à noter que le trafic de transit est détourné par la D106E5, favorisant un apaisement de la D3 dans la partie sud de la commune.

La continuité de la piste cyclable ou du futur TCSP en direction de Claouey reste à étudier finement.





Arpentage photographique :



## 6 CONCLUSIONS ET ENJEUX

---

### 6.1 UN TERRITOIRE CONTRASTE A LA RECHERCHE D'UN EQUILIBRE

#### 6.1.1 Un territoire entre bassin et arrière bassin

Le territoire du Sybarval apparaît comme un territoire contrasté, à l'interface entre le bassin d'Arcachon et un arrière bassin fortement polarisé vers l'agglomération bordelaise, un positionnement favorisé par les infrastructures routières (A63, D106) et ferrées.

Le Val de l'Eyre, de sa localisation en arrière-bassin constitue la réserve de foncier de ce territoire, et concentre alors l'essentiel du potentiel d'urbanisation mais également de développement économique, en lien étroit avec le développement de l'agglomération bordelaise. Le pourtour du Bassin et notamment le Nord Bassin fait face quant à lui à d'importants enjeux environnementaux qui conditionnent les possibilités de développement. Arcachon et ses communes proches du Sud Bassin, par lesquelles s'est initié le développement du Bassin d'Arcachon, marquées par un caractère aujourd'hui urbain, représentent le cœur résidentiel, économique et de services du Bassin.

Biganos, avec sa gare, joue l'articulation entre ces entités du territoire, il reste néanmoins tourné vers le Bassin, Nord ou Sud, tant en termes de dynamiques économiques que physiquement, de par les franchissements complexes vers le Val de l'Eyre.

#### 6.1.2 De forts enjeux liés aux déplacements côté Nord Bassin

Sur ce territoire ainsi contrasté, un déséquilibre s'est également installé en termes d'offre de transport entre le Sud et le Nord Bassin. Alors que le Sud bénéficie d'un bon niveau de desserte grâce un réseau urbain structuré autour du train, des enjeux en matière de déplacements côté Nord et en lien avec l'arrière bassin apparaissent, autour des constats suivants :

- Une absence de réseau urbain : l'offre de transport régulière est l'offre interurbaine, organisée par le Département, peu dense et méconnue ;
- Une demande de déplacements à la fois locale, entre communes, et vers la métropole bordelaise (TER, A63, D106) : une forte polarisation vers Andernos et Biganos
- Un axe fort de déplacements : Lège-Biganos -Mios... mais supporté par un unique axe routier / un axe cyclable ;
- Un contournement routier envisagé mais non programmé ;
- Des polarisations secondaires : Marcheprime (gare), Le Barp.

#### 6.1.3 Des enjeux urbains, paysagers et touristiques

A la croisée entre toutes les échelles de réflexion, de mutation,... différents enjeux urbains et paysagers peuvent être identifiés à l'échelle du territoire et notamment de l'axe Lège-Biganos :

- Préserver et valoriser le paysage naturel existant, marquant l'alternance des séquences naturelles et des zones urbanisées autour de l'eau,
- Renforcer les centralités, valoriser le patrimoine et le foncier
- Identifier et raccorder les enjeux touristiques liés au territoire remarquable du Bassin d'Arcachon





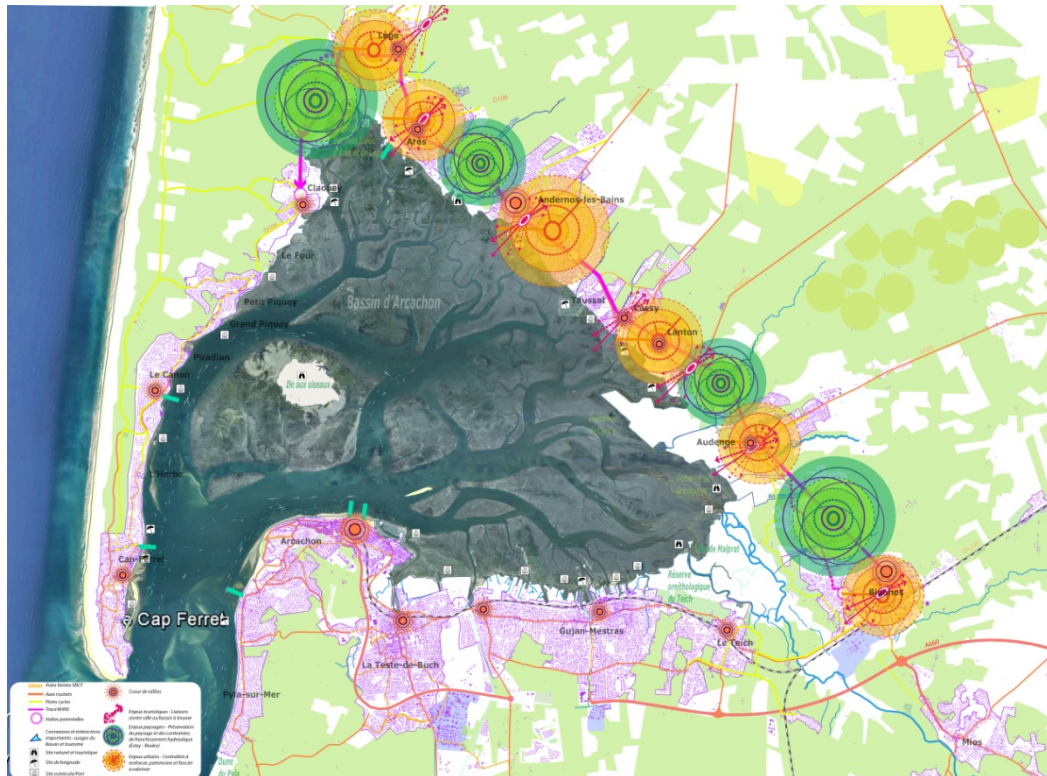


Figure 41 : Enjeux urbains, paysagers et touristiques (Réalisation : Ilex Paysages et Urbanisme)

## 6.2 UNE OPPORTUNITE DE STRUCTURATION DU NORD-BASSIN ET DE SES DEPLACEMENTS AUTOUR D'UN TCSP FREINEE PAR UN POTENTIEL LIMITE ET DES CONDITIONS DE REALISATION DIFFICILES

### 6.2.1 Un territoire peu prêt à accueillir un TCSP aujourd'hui

Aujourd'hui, au regard des éléments de diagnostic mis en évidence, l'opportunité d'un TCSP sur ce territoire n'apparaît pas évidente.

En effet :

- Si l'urbanisation est limitée par les espaces naturels et constituée autour d'un axe elle reste peu dense (pavillonnaire et rural)
- L'axe comporte un chapelet de bourgs encadrés ou ponctués par deux communes plus importantes (Andernos – Biganos) mais aucune ville moyenne ou forte n'est présente à une extrémité de l'axe
- Il existe des enjeux de déplacements vers la métropole bordelaise (et Arcachon) mais l'axe Lège-Biganos est un axe en rocade, une rupture de charge (connexion train ou e-car 601) est nécessaire pour rejoindre les pôles que sont Arcachon et la métropole bordelaise vers lesquels se polarisent les déplacements.



### 6.2.2 Des contraintes techniques et impacts sur l'environnement et le bâti

L'insertion d'un TCSP sur cet axe présente d'importantes contraintes techniques. Sa réalisation ne pourra se faire sans des impacts forts sur l'environnement et le bâti.

En effet :

- Il s'agit d'une ligne longue (17 km minimum).
- Son attractivité est conditionnée par des aménagements lourds (acquisitions foncières, procédures ...).
- Des impacts forts sur la circulation (VP et cycles) sont à attendre.

### 6.2.3 Des incertitudes sur le plan institutionnel, peu favorables au portage du projet

Enfin, le transfert de la compétence transport du Département à la Région à compter de 2017 et l'absence d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) aujourd'hui, sur le territoire concerné par l'axe, AOM qui sera peut-être dans quelques années une collectivité résultant de la fusion de la COBAS, COBAN voire également Val de l'Eyre, réduit la visibilité quant aux conditions de réalisation d'un tel projet, en termes de portage tout d'abord mais également financier.

## 6.3 UN CONTEXTE FAVORABLE A UN TCSP A CONSTRUIRE

Un contexte plus favorable à un TCSP peut néanmoins être construit progressivement dans les années à venir. Le projet de TCSP peut également dès à présent structurer le développement du territoire sur les plans démographique, économique, urbanistique mais également institutionnel, tout en fédérant les acteurs locaux autour de celui-ci.

Ceci passerait notamment par :

- Le développement d'une agglomération de 150.000 à 200.000 habitants (objectif SCOT 2030) avec une concentration des constructions nouvelles le long du TCSP (bourgs densifiés) ;
- La constitution d'une AOM, porteuse du projet, inscrit dans un schéma de transport global ;
- Des mesures d'accompagnement incitant à l'usage des TC : réglementation du stationnement, Plans de Déplacement Entreprises, ...
- La réalisation du contournement routier, comme opportunité de requalification de la RD3 et rééquilibrage des modes ?

Afin de progresser vers cet objectif, et répondre aux besoins de déplacements à différents horizons, différentes stratégies peuvent alors être imaginées et développées dans la suite de l'étude :

- Développement d'un réseau de transport collectif à l'échelle COBAN – Val de l'Eyre ... puis unifié avec le réseau de la COBAS : ce réseau pourrait être construit autour d'une ligne principale Lège – Biganos (-Mios) et de lignes répondant aux besoins de déplacements vers des polarités secondaires telles que Le Barp, Marcheprime, ...
- Scénario à moyen terme : une ligne structurante inscrite sur la RD3 avec des aménagements favorisant sa performance et son attractivité
- Scénario à plus long terme : un TCSP dont l'insertion entre RD3 et emprise de la piste cyclable est à appréhender plus finement, en tenant compte des possibilités de



réorganisation de la circulation voiture et vélos, du positionnement des arrêts, des impacts sur le foncier, le bâti et les espaces naturels protégés.

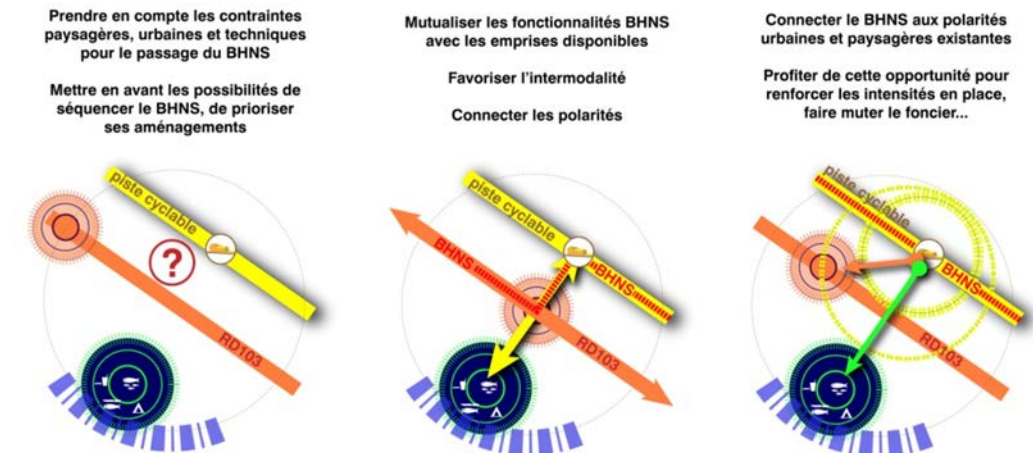


Figure 42 : Enjeux autour de l'insertion du TCSP entre piste cyclable et RD3

