

Politique | Mobilité : le Nord Bassin veut bouger



Alléger le trafic. C'est, à minima, l'un des principaux objectifs de la nouvelle concertation sur le point d'être lancée sur le territoire au Nord du Bassin d'Arcachon, pilotée par le Conseil Départemental de la Gironde. Plus globalement, ce vaste plan de solidification des mobilités territoriales, qui tourne autour de trois scénarios possibles (du moins au plus ambitieux), va faire l'objet d'une future consultation publique à partir du 14 mai prochain. Même si le projet est loin d'être concret, les élus des communes concernées ont décidé de lever le voile sur les premières pistes de réflexion.

En termes de serpent de mer, on peut dire que le projet de contournement routier au nord du Bassin d'Arcachon censé faire baisser le trafic de la (très fréquentée) RD3 officie déjà depuis longtemps. Avec le "[Projet de Déplacements Durables du Nord-Bassin](#)", qui sera présenté officiellement en concertation dès le 14 mai, le Conseil départemental de la Gironde et les élus locaux semblent pourtant entamer des premières pistes de réflexion concrètes pour le faire avancer. Ces derniers veulent en effet associer les habitants des huit communes de la COBAN (Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord comprenant Arès, Andernos, Lanton, Audenge, Biganos, Marcheprime, Mios et Lège Cap-Ferret) à une vraie réflexion, centrée autour de trois scénarios envisageables comprenant plus ou moins d'aménagements importants. Il faut dire que la réflexion pour désengorger cet axe très fréquenté ne date pas d'hier : une étude avait en effet déjà été diligentée entre 2000 et 2014 pour la réalisation d'une nouvelle liaison en zone rétro-littorale pour la désengorger. Sauf qu'en 2018, le département a sacrément gagné en attractivité, et le besoin d'accélérer les choses se fait de plus en plus sentir. En effet, on compte sur les routes du Nord-Bassin 17% d'accidents mortels chaque année, contre 4% pour le reste de la Gironde, et 12 à 16 000 véhicules par jour sur la RD3 en moyenne, voir bien plus lors de la saison estivale. Le constat est clair pour Anne-Laure Fabre-Nadler, conseillère départementale PS/EELV du canton de Créon : "c'est un territoire en souffrance avec une départementale plus que saturée et qui a changé d'aspect, elle est aujourd'hui principalement urbaine, elle appellerait à être une voie utilisée par les piétons et les cyclistes. Enfin, elle est très accidentée parce qu'elle a des carrefours dangereux, il faut donc trouver un moyen de venir apaiser la circulation, rendre aux riverains un territoire circulaire, c'est pour ça que le département a souhaité venir partager ses réflexions, associer les autres institutions comme la COBAN et les communes qui la constituent ainsi que le Conseil régional. Si on ne discute pas tous ensemble de cette question des mobilités, on va encore partir dans des projets qui vont être vécus comme imposés, mal ressentis et mal acceptés. Là, on part du terrain, on échange sur des scénarios précis".

Scénarios sur le fil

Si les élus se sont refusés à évoquer tout volet financier sur la question des scénarios, ils ont en revanche fourni ce lundi un compte-rendu assez détaillé des différents volets qui seront mis à l'étude. Dans les trois cas, en revanche, l'objectif principal reste le même, continue l'élue. "On a un scénario qui est globalement assez simple et qui veut essayer d'apaiser doucement la RD3 et majoritairement se concentrer sur des aménagements comme des zones de rencontres ou des zones cyclistes. Ensuite, on a deux scénarios plus entreprenants avec de la création routière plus ou moins loin de centres d'échanges pour favoriser le report modal sur certains déplacements à vélo ou à pied, favoriser les transports en navettes pour faciliter les déplacements via des pôles d'échanges multimodaux (navettes, TER, stationnements sécurisés pour les deux roues). Ça va du tout petit aménagement à l'aménagement routier plus conséquent sur certaines pistes forestières et lignes RTE qui pourraient permettre à termes un vrai report et un apaisement total de la RD3 qui deviendrait alors une route urbaine". Ainsi, le premier scénario, qualifié comme étant "de moindre coût et de moindre impact environnemental", veut notamment créer une plateforme d'information sur la mobilité (commune aux neufs territoires inscrits dans la COBAN), améliorer les transports collectifs existants (notamment la desserte de la ligne TransGironde 610 et/ou un système de "transport à la demande), implanter cinq carrefours de mobilité dans les centres urbains de Lège, Andernos, L'Anton, Audenge et Mios et enfin créer deux bretelles de liaison routière à Blagon (RD106 et RD5) et Marcheprime (RD5/RD1250). Les deuxième et troisième sont moins frileux et proposent de construire une route parallèle dans le massif forestier avec un accès direct à l'autoroute A660 vers Arcachon, en empruntant deux pistes forestières ("en voie routière de délestage pour capter 15 à 25% du trafic de la RD3) dans le premier cas, en utilisant les emprises d'une ligne à haute tension pour une voie rétro-littorale (pour capter 25 à 35% du trafic) dans le second. Enfin, le troisième scénario comprendrait aussi des "zones de circulation apaisées" pour la RD3, une nouvelle ligne de bus interurbaine "en connexion avec le pôle intermodal de Marcheprime" et un éventuel fonctionnement "partiel" d'une ligne de transports en commun en site propre. "La RD3, ça fait trente ans qu'on en parle mais deux ans qu'on en parle différemment. Ce dossier ne doit pas être une sirène, il ne peut pas se concevoir sans bénéficier d'une autre dimension que celle du goudron" a notamment prévenu Alain Renard, maire de Saint-Savin, certainement pour tenter d'apaiser les avis divergeants des écologistes locaux, à priori plutôt favorables à l'arrivée d'un BHNS entre Lège et Biganos...

Travail entamé

Pas question en tout cas de se faire accuser de "fabriquer un projet de toute pièce dans un bureau" comme les élus l'ont fait entendre, et le rôle de la concertation devrait être, tout en apaisant les éventuelles tensions et points de friction (comme les expropriations probables qu'engendrerait sans doute le scénario le plus ambitieux). Il aura en tout cas jusqu'au 15 juin pour le faire autour d'une quinzaine de réunions de concertations organisées un peu partout sur le territoire. En tout, on comptera pas moins de quatre réunions publiques (dont une première le 15 mai à Biganos et une dernière le 29 juin à Arès), cinq temps d'échange (ouverts à tous dans les gares de Biganos et Marcheprime les 29 et 31 mai, à la salle des fêtes de Mios le 6 juin et sur l'esplanade Dartiguelongue à Arès le 23 juin), deux ateliers participatifs et quatre ateliers thématiques avec un public de scolaires, d'employés des entreprises locales et de personnes en insertion sociale. Le tout a évidemment été inscrit au Code de l'environnement, histoire que cette concertation puisse, en tout cas selon les responsables, servir au maître d'ouvrage à trancher sur le meilleur scénario possible (et pas forcément en termes de coût, d'ailleurs). Reste que l'idée n'est pas encore prête à être transformée en réalité : on parle déjà d'une période de trois ans pour valider une éventuelle déclaration d'utilité publique, plus quelques paires d'années supplémentaires pour régler la vaste question de la procédure foncière. La réflexion semble en tout cas sur le point d'être engagée, et la synthèse qui sera rendue par Hélène Sarriquet, garante de la concertation nommée par la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) devrait être scrutée de près, autant par les habitants du secteur que par les politiques les plus impatients de débattre de la faisabilité d'un tel fonds...



Romain Béteille

*Crédit Photo : Google Earth
Publié sur aqui.fr le 08/05/2018
[Url de cet article](#)*