



AVIS DU CODEV SUR LE PDMS DE LA COBAN EN FIN DE PHASE 2 DE SON ELABORATION

Pour compléter son projet de territoire et son PLH, la COBAN, qui est devenue Autorité Organisatrice des Mobilités, a entrepris, dans le cadre de la Loi LOM du 24 décembre 2019, l'élaboration de son Plan de Mobilité Simplifié pour le court et le moyen terme.

Le 25 juillet 2022, en fin de la phase 2 de la procédure d'élaboration, qui comporte 4 phases (actualisation du diagnostic et enjeux ; orientations stratégiques et scénarii ; programme d'action ; mise au point du PDMS / approbation), Monsieur Xavier DANÉY, Vice-Président de la COBAN chargé de la mobilité durable et des transports, a présenté le projet en séance plénière du CODEV pour demander un premier avis à ce stade, avant le 27 septembre 2022.

Après analyse du projet en commission, et synthèse des contributions en comité d'animation, le CODEV émet, en séance plénière du 19 septembre 2022, un premier avis formulant ses préconisations à ce stade de la procédure.

I - ANALYSE AU TERME DES PHASES 1 ET 2 DU PROJET DE PDMS CONCU POUR LE COURT ET MOYEN TERME

A - Le CODEV a reçu un projet bien présenté, reposant sur des choix clairs, dégagés par consensus entre les 8 maires, avec le souci de disposer de la capacité de financement des solutions et de respecter l'environnement.

1- Assistés du cabinet-conseil EGIS, les responsables de la COBAN présentent un projet très lisible, conçu comme un programme de transition pour le court et le moyen terme.

2- Le projet repose sur des choix clairs dégagés par consensus entre les 8 maires.

Actuellement, en fonction du type d'habitat dominant, pour plus de 80 % des habitants l'automobile représente le mode de transport privilégié, sachant par ailleurs que les

déplacements domicile-travail constituent une part minoritaire du trafic.

Deux projets d'axes structurants longuement étudiés et débattus ne sont pas retenus dans le PDMS :

- ◆ le grand contournement routier, destiné à soulager le trafic sur la RD3 et la RD5;
- ◆ la réutilisation de l'emprise de l'ancienne voie ferrée Lège-Biganos, pour un transport en commun en site propre coexistant avec la piste cyclable et le collecteur d'eaux usées.

Le CODEV comprend bien le premier renoncement car le projet n'a pas réuni un consensus. Il aurait en effet mobilisé une grande partie de la constructibilité nouvelle autorisée, au détriment d'autres projets nécessaires, telle la construction de logements sociaux, et il aurait modifié sensiblement l'environnement.

En se projetant sur les besoins d'évolution à long terme, le CODEV est plus réservé sur le deuxième renoncement.

En effet, l'orientation stratégique générale du projet de PDMS est de reporter une partie de l'ordre de 10 à 12 % du trafic automobile en autosolisme vers le co-voiturage, les transports en commun, le vélo et la marche à pied.

Pour le trafic interne, les solutions sont recherchées dans le maillage d'un réseau de transport en commun, développé progressivement par la COBAN, avec des lignes de rabattement vers les lignes structurantes et des lignes urbaines.

Le CODEV a bien noté que la taille et la motorisation des bus restaient à préciser dans une phase ultérieure.

Pour le trafic vers Bordeaux Métropole, les solutions sont principalement recherchées dans l'amélioration de l'accès aux gares de Biganos-Facture et de Marcheprime, un meilleur cadencement des TER, la création de Pôles d'Echanges Intermodaux (PEI) et la mise en service d'un car-express, reliant le Nord-Bassin à Bordeaux Métropole.

Pour le trafic vers la COBAS, le document constate l'absence de transport en commun entre Mios et la COBAS.

Ainsi, entre :

- ◆ une course en avant pour relever le défi du développement démographique, nécessitant des investissements toujours plus lourds pour créer des infrastructures nouvelles améliorant la fluidité du trafic, appelant à leur tour des investissements complémentaires quand le trafic est à nouveau saturé,

- ◆ et un relatif statu quo respectueux de l'environnement et des usages locaux,

le choix stratégique va clairement dans le sens de la deuxième voie.

3- Ce choix prudent et pragmatique s'explique par le souci de disposer effectivement des capacités de financement du projet.

Le maillage urbain prévu par le développement d'un réseau de transport en commun doit être financé par l'utilisateur, et une contribution mobilité des entreprises de plus de 10 salariés, de façon à pouvoir proposer une tarification incitative pour l'utilisateur.

Le CODEV observe que, selon les sources INSEE, la contribution va peser sur les 272 établissements de plus de 10 salariés (sur les 2 383 établissements que compte la COBAN), soit 11,5 % du total des établissements.

B - Les limites observées de l'étude au stade de la phase 2

1- Les données chiffrées sur les mobilités, sur lesquelles repose le projet, sont antérieures de plusieurs années.

L'EDGT date de 2009 et l'étude TRANSAMO de 2015. Sans aller jusqu'à considérer que ces données sont caduques, on peut faire état d'un besoin d'actualisation.

Ainsi, pour donner une illustration concrète, les conséquences de l'extension de la zone commerciale LECLERC à Arès, aujourd'hui opérationnelle, ne sont pas intégrées dans l'analyse des pôles d'activité.

2- Si ce n'est pour le trafic des bus, les analyses de flux de trafic prises en compte ne distinguent pas la période estivale des autres périodes. Les différences entre l'été et les autres saisons sont sensibles, et appellent une analyse complémentaire. Dans le Nord de la COBAN, la commune de Lège-Cap-Ferret constate un engorgement du trafic pendant toute la période estivale, avec atteinte de la saturation tous les week-ends.

3- Le projet fait état d'une concertation avec le SYBARVAL et le COBARTEC, mais il ne mentionne pas de relations avec la COBAS, le Val de l'Eyre, le Département et la SNCF, ni un questionnement des habitants. Dans la période 2007-2009, le Département a organisé une concertation sur la circulation dans le Nord-Bassin : 106 personnes ont participé à la pré-concertation et, sur les questionnaires envoyés, 1 696 ont été renseignés.

4- Dans l'analyse des besoins d'évolution, le CODEV s'interroge sur la correspondance entre les mesures envisagées et l'obligation légale de réduction de 50 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030, car les transports doivent contribuer largement à l'atteinte de cet objectif.

5- La non-intégration d'un projet de transport en commun en site propre ne permet pas d'envisager une véritable amélioration du trafic sur la RD3. Le COBARTEC, qui est représenté au CODEV, fait valoir son projet de TRAM-TRAIN sur voie unique, joint en annexe, moins coûteux (5 millions d'euros du kilomètre en investissement), que le projet TRANSAMO.

6- Les questions de sécurité dans les déplacements méritent une attention particulière. La RD3, qui relie Arès à Biganos sur 22,3 kilomètres, comporte 17,3 kilomètres classés en agglomération, 128 carrefours et 150 passages-piétons. Elle est devenue en grande partie une voie urbaine, elle est accidentogène et s'avère inadaptée à la croissance démographique prévue dans la préparation du SCOT.

Le projet renvoie à plus tard la recherche d'une solution structurelle, qui ne verra peut-être jamais le jour en raison de la difficulté de parvenir à un consensus, tant les injonctions sont contradictoires. Dans une perspective transitoire, il propose un maillage de transports en commun qui devra convaincre les habitants pour être bien utilisé.

Dans le même esprit, la question des accès et des voies réservées pour les interventions de secours mériterait sans doute d'être abordée, en tirant les enseignements des grands incendies récents.

7- La coexistence des pistes cyclables et des voies vertes est abordée. Ces deux types de voies n'ont pas le même statut. Les cyclistes doivent être incités à emprunter les pistes cyclables. Lorsque les voies vertes sont situées à proximité des voies de circulation dédiées aux automobiles, il paraît utile de les transformer en pistes cyclables pour amener les cyclistes à les emprunter.

Pour une utilisation de l'espace davantage en faveur des transports en commun, il faut considérer qu'actuellement les pistes cyclables et les voies vertes sont principalement utilisées pour des déplacements de loisir et que, de ce fait, leur utilisation est nettement moindre en conditions hivernales.

8- Les PEI prévus dans le PDMS s'apparentent à des plateformes de correspondance et nécessitent d'être dotés de salles d'attente abritées et éclairées, de WC, de parkings à vélos sécurisés, de parkings à voitures, d'un espace dépose-reprise de passagers pour les voitures, et de bornes de recharge électrique.

9- Le développement des transports en commun devra être pris en compte dans les PLU des communes : le passage régulier des bus devrait conduire à l'interdiction des constructions en bordure de trottoir ; de même les plans de stationnement et de végétalisation devront être compatibles avec le croisement de deux bus, actuellement difficile, dans la traversée d'Andernos notamment.

10- Faire évoluer une partie de la population vers des modes de transports alternatifs à l'automobile suppose des garanties dans la continuité du service, la simplicité des formalités, un tarif attractif et une véritable campagne de promotion.

11- Le Codev sera attentif aux approches économiques et techniques qui devraient intervenir dans les prochaines phases.

II - PRÉCONISATIONS DU CODEV POUR ENGAGER DÈS CE PLAN LA PRÉPARATION DE LA REPONSE AUX DÉFIS DU LONG TERME

A - Préconisations de portée générale

1- Alors que le cadre légal d'élaboration des PDMS ne prévoit pas de procédure d'évaluation obligatoire, le CODEV suggère d'intégrer volontairement, dans le plan, une évaluation des réalisations, étape par étape, pour mesurer régulièrement :

- ◆ les flux de trafic sur les principaux axes,
- ◆ la montée de la fréquentation des transports en commun,
- ◆ la réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- ◆ la satisfaction des usagers.

Cette évaluation devrait conduire à formaliser l'expression des attentes des usagers, avant l'aboutissement de la phase 4 d'élaboration du PDMS. Le CODEV suggère une enquête d'opinion et le recours à la procédure de participation citoyenne en vigueur dans plusieurs communes de la COBAN. En particulier, il paraît utile de provoquer l'émergence de l'expression des motifs de réticence à l'utilisation des transports en commun et autres mobilités alternatives à l'automobile.

De même, le recours au transport à la demande (TAD), déjà opérationnel, pourrait mériter une analyse du coût pour la collectivité, d'un service nécessaire¹ dans son principe.

2 – Annoncer, dans le plan, la recherche de perspectives d'amélioration pour le long terme, avec l'ensemble des partenaires (COBAS, VAL DE L'EYRE, ..).

En effet, pour les grandes décisions d'urbanisme, il paraît utile de disposer d'une vision à long terme, sous forme d'un schéma de référence des transports en commun, avec repérage des

¹ Comme le note le document de présentation du PDMS, ce service bénéficie actuellement à 300 utilisateurs avec un groupage de 1.17 personne par course.

principaux points d'échange, pour déterminer les zones où la densification des habitations est pertinente.

3- Dans ce cadre prospectif tourné vers le long terme, affirmer la volonté de préserver, en relation avec le Département, la possibilité d'un triple usage de l'emprise de l'ancienne voie ferrée Lège-Biganos : pour la circulation sur une voie unique d'un transport en commun en site propre, la piste cyclable et le collecteur des eaux usées.

4- La modification du comportement des habitants à l'égard des mobilités est nécessaire et requiert un effort puissant et régulier d'information, et de concertation.

B - Préconisations plus spécifiques

1- Créer les conditions d'un large développement du co-voiturage, tant pour les trajets domicile -travail que pour les courses de la vie quotidienne et les loisirs, en développant des parkings à cet effet, et en assurant la promotion des applications internet et des voies prioritaires pour les voitures transportant plusieurs passagers ;

2- Veiller au confort, à la sécurité, à l'implantation et à l'accessibilité des PEI ;

3- Inciter les jeunes à utiliser les transports en commun par une politique tarifaire attractive (pass-jeune par exemple);

4- Eviter les ruptures de charge entre les différents modes de transport ;

5- Sur les sujets sensibles, proposer des expérimentations, par exemple pour des navettes autonomes en centre-ville ou sur le trajet Marcheprime-Le Barp, ou des solutions d'autopartage.

Dans le prolongement de la remise de ce premier avis, le CODEV se tient disponible pour la suite de la consultation au moment de la phase 4 d'élaboration du PDMS.