

22 JUIN 2021



MISE EN PLACE D'UN PLAN DE MOBILITE – BIGANOS

RAPPORT DE SYNTHÈSE – PHASE DIAGNOSTIC

iris
conseil

IRIS CONSEIL

1 AVENUE GEORGES CLEMENCEAU, 33150 CENON

Table des matières

1. ETAT DES LIEUX	2
1.1. Biganos : Commune aux portes du Bassin d’Arcachon	2
1.2. Biganos : un territoire dynamique en mutation	2
2. METHODOLOGIE DE L’ETUDE	3
2.1. Phase 1 : Diagnostic des mobilités sur le territoire communal	3
2.2. Phase 2 : Analyse prospective	3
2.3. Phase 3 : Co-crédation du plan d’action.....	3
3. OFFRE EN MOBILITE SUR LE TERRITOIRE	4
3.1. Réseaux et infrastructures.....	4
3.1.1. Pôles générateurs.....	4
3.1.2. Hiérarchie du réseau routier.....	5
3.1.3. Profils routiers existants.....	6
3.1.4. Place de modes actifs	10
3.2. Offre de services	11
3.2.1. Transports en commun.....	11
3.2.2. Transition énergétique	12
3.2.3. Offre en stationnement.....	13
4. ORGANISATION TERRITORIALE ET PRATIQUES DE MOBILITES	17
4.1. Biganos : des déplacements pendulaires polarisés.....	17
4.2. Biganos : une mobilité centrée autour de l’automobile	18
4.3. Biganos : une accidentologie concentrée sur les axes routiers principaux.....	19
4.4. Analyse des comptages	20
4.4.1. Trafic journalier	20
4.4.2. Comptages directionnels	21
4.4.1. Principales origine-destination	22
4.4.2. Vitesses pratiquées.....	23
5. PROJETS CONNEXES SUR LE TERRITOIRE	25
6. SYNTHESES DES DYSFONCTIONNEMENTS CONSTATES	27
7. CONCLUSION	29

1. ETAT DES LIEUX

1.1. Biganos : Commune aux portes du Bassin d'Arcachon

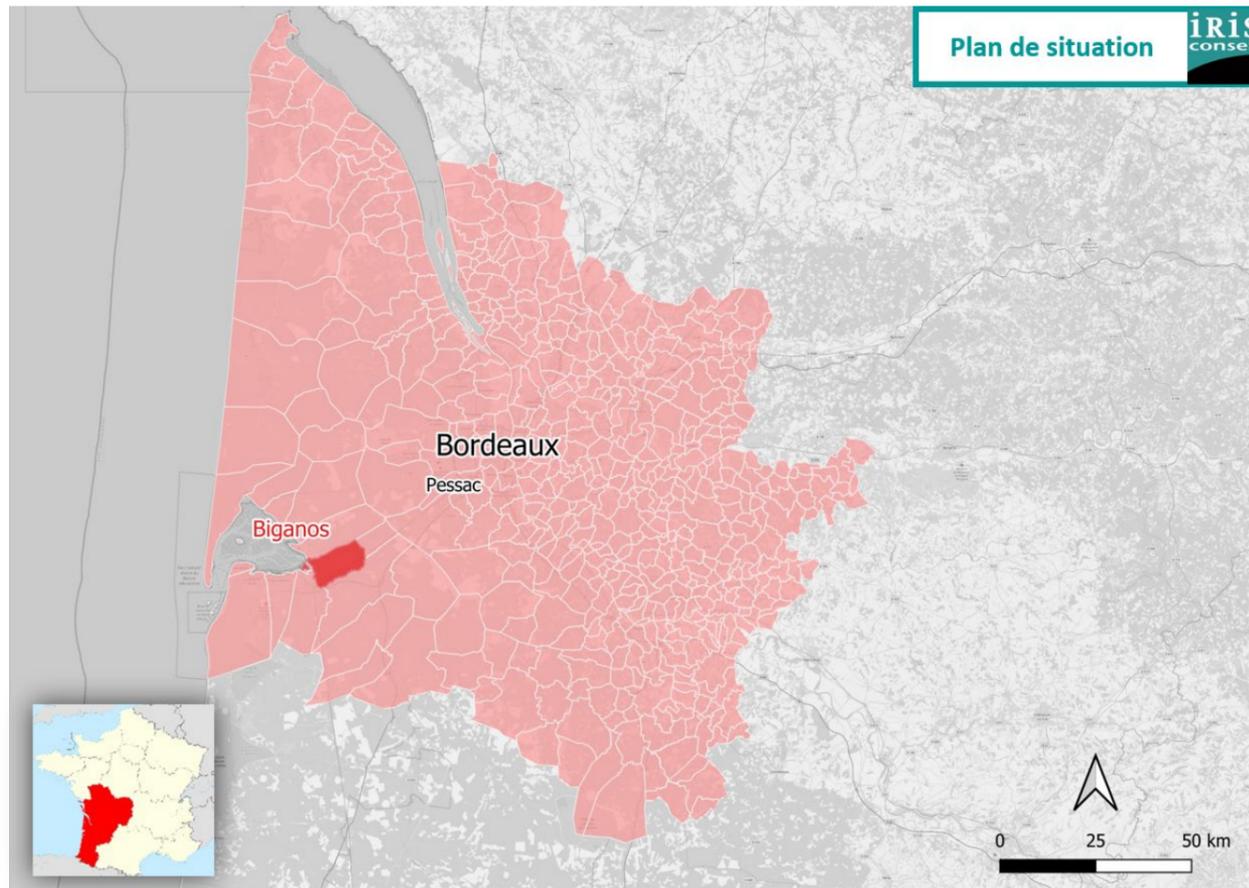


Figure 1 : Plan de situation – Commune de Biganos

La Commune de Biganos est située dans la région de la Nouvelle-Aquitaine (Gironde), et fait administrativement partie de la Communauté de Communes du Bassin d'Arcachon Nord Atlantique, dont elle est également la seconde commune en termes d'habitants. En croissance continue depuis une trentaine d'années, la municipalité comptabilisait en 2017, 10 706 habitants.

Commune de la porte d'entrée du le Bassin d'Arcachon, la commune de Biganos s'inscrit dans un territoire dynamique situé entre Bordeaux et Arcachon. Biganos est entourée par les communes du Teich, d'Audenge et de Mios. Elle est située à 12 km au Nord-Est de la Teste-de-Buch (plus proche centralité urbaine), et à 47km de la ville de Bordeaux.

1.2. Biganos : un territoire dynamique en mutation

L'histoire de Biganos est surtout rattachée à son industrie papetière, implantée sur la commune depuis de nombreuses années. Cette vocation industrielle s'est doublée d'un accroissement commercial depuis quelques années, et aujourd'hui, la ville de Biganos est considérée comme l'une des principales villes à

vocation économique du territoire du Bassin d'Arcachon. Par le développement récent de la ville, la progressive densification urbaine de son territoire, et l'émergence de zones d'activités le long du Bd de l'Europe, la mise en place d'un schéma de déplacements s'avère pertinente. A terme, la position de la commune et son développement pourraient provoquer des problématiques liées à la circulation automobile et aux poids lourds.

En anticipation des besoins futurs du territoire Boïens, et dans une volonté de définir une stratégie de mobilité à l'échelle de la Commune, la présente mission aboutira sur l'élaboration d'un **plan de mobilité sur le territoire communal**, structurant et planifiant les investissements et actions futurs, le tout dans une démarche durable appuyée.

Dans le cadre de ce plan, une attention particulière sera accordée à :

- La mise en œuvre d'une démarche participative sur l'ensemble de la durée du projet (ateliers participatifs, concertations avec les acteurs locaux, ...)
- La proposition de scénarios définis conjointement avec la maîtrise d'ouvrage, intégrant chacun des enjeux et chacune des problématiques et contraintes identifiées lors de la phase de diagnostic.
- La sécurisation des déplacements à travers la proposition d'interventions ponctuelles au niveau des points noirs identifiés (aménagements sécuritaires, amélioration de la lisibilité, ...)
- La consolidation du maillage cyclable, vecteur de transition vers une mobilité éco-responsable sur le territoire
- L'organisation des stationnements, dans une logique d'optimisation de l'emprise foncière occupée par l'automobile et de promotion des déplacement alternatifs
- La préservation de la qualité urbaine et paysagère de la commune

2. METHODOLOGIE DE L'ETUDE

Afin d'élaborer le plan de mobilité communal, Biganos est analysée à trois échelles : L'échelle intercommunale permettant d'intégrer l'influence des pôles générateurs extérieurs sur le dynamisme communal, l'échelle communale puis un focus plus important à l'échelle du centre-ville.

2.1.Phase 1 : Diagnostic des mobilités sur le territoire communal

Afin de réaliser un diagnostic territorial le plus exhaustif possible, la démarche fut réalisée en deux temps.

Tout d'abord **une analyse statistique** avec :

- Le recensement des pôles générateurs de déplacements actuels ou en projet (école, commerces, etc.) ;
- L'analyse de l'accidentologie : les fichiers BAAC administrés par l'ONISR permettent une localisation et une analyse des accidents sur la commune de Biganos sur 6 ans.
- La compréhension des principaux flux domicile-travail grâce aux données de l'INSEE.

Le second temps réside en une analyse d'après **observation sur le terrain** :

- Par une analyse de la voirie : un relevé des caractéristiques principales des voies et intersections, permettant de comprendre si elles sont correctement dimensionnées ou si un besoin d'optimisation est nécessaire.
- Par différents types d'enquêtes : enquête par questionnaire, comptages automatiques et stationnement
- Par la tenue d'ateliers thématiques, permettant de recueillir au plus près les besoins des riverains et leurs attentes
- Par un recensement des différents modes alternatifs à la voiture (transports en commun, maillage cyclable, etc.).

Cette pluralité de choix méthodologiques permet de dresser un diagnostic complet des mobilités sur le territoire communal de Biganos afin de déterminer les principaux points noirs du territoire.

2.2.Phase 2 : Analyse prospective

A l'issue du diagnostic réalisé, et les enjeux et objectifs pour la commune de Biganos définis, il s'agira de proposer plusieurs scénarios (2 à 3) permettant d'y répondre. Chaque scénario sera détaillé en plusieurs éléments :

- Une nouvelle **hiérarchisation des réseaux** prenant en compte l'analyse des déplacements,
- Une proposition d'un **concept de déplacements multimodaux** et un schéma de circulation sur le réseau structurant, à l'échelle du centre-ville élargi
- Une **proposition de plan de circulation des modes actifs** à l'échelle de l'aire de proximité,
- Une description des zones les plus dangereuses du territoire communal et des **propositions d'aménagement permettant de renforcer la sécurité des usagers.**

- Améliorer l'**offre multimodale** sur le territoire
- Une réflexion sur l'aménagement, l'organisation ou la réorganisation **d'espaces de stationnement de proximité**
- Description des **actions proposées** au sein d'un même scénario et leur impact sur les enjeux et objectifs formulés.

Une évaluation multicritère pour chaque scénario permet de comparer ces derniers et de choisir le plus optimal en tirant les impacts bénéfiques.

2.3.Phase 3 : Co-crédation du plan d'action

Le plan de déplacement prend la forme de fiches actions reprenant les aménagements type à réaliser.

Ces propositions concrètes prendront plusieurs formes :

- Une nouvelle hiérarchisation du réseau routier
- Des aménagements sécuritaires favorisant la maîtrise des vitesses
- Des préconisations d'amélioration du maillage cyclable et/ou des compléments d'aménagement pour favoriser les modes doux
- Un échéancier de réalisation et un chiffrage du plan
- Une stratégie de mobilisation des acteurs concernés

3. OFFRE EN MOBILITE SUR LE TERRITOIRE

3.1. Réseaux et infrastructures

3.1.1. Pôles générateurs

A l'échelle de la Commune, les centralités sont concentrées autour du centre-ville de Biganos, notamment au voisinage de la Mairie.

Les pôles générateurs principaux sont localisés le long de l'Avenue de la Côte d'Argent, sur sa partie Sud. On y constate la présence de deux zones d'activités de part et d'autre de la route départementale D3, constituant un nœud d'interaction fort.

A l'Est de la D3, se situe la Zone commerciale du Moulin de Cassadote, accueillant notamment le centre commercial de Biganos et de nombreuses enseignes de consommation.

A l'Ouest de la D3 sur le secteur dit de Carrerot, se trouve la zone artisanale à Biganos, récemment créé à la suite d'une opération d'aménagement engagé par la COBAN.

Le centre-ville **concentre également de nombreuses activités** de la ville notamment dans le périmètre proche de la Mairie.

Aussi, l'ensemble des **équipements administratifs, scolaires et sportifs** sont situés dans le centre-ville de la commune. L'une des principales problématiques réside dans les liaisons cyclables vers ces pôles puisque ces dernières sont fortement limitées, et restreintes aux axes principaux de circulation.

D'un point de vue économique, Biganos est marquée par une activité commerciale et industrielle importante, principalement autour de **la fabrication d'emballages en carton ondulé**. L'entreprise Smurfit Kappa Cellulose du Pin, implantée sur le site industriel papetier, fait partie des principaux employeurs locaux, et les activités associées drainent alors un certain nombre de déplacements, principalement motorisés.

D'autres pôles générateurs peuvent être cités en dehors de la commune de Biganos comme **La métropole de Bordeaux** (47km à l'Est), principale aire urbaine et plus grand bassin d'emploi régional.

La carte présentée ci-contre illustre la répartition des différents pôles générateurs évoqués sur le périmètre communal, ainsi que les principaux stationnements identifiés (parkings publics et privés à usage public). Les parkings identifiés au niveau du futur périmètre de la ZAC centre-ville sont voués à disparaître dans le cadre du projet afférent (horizon 2021).

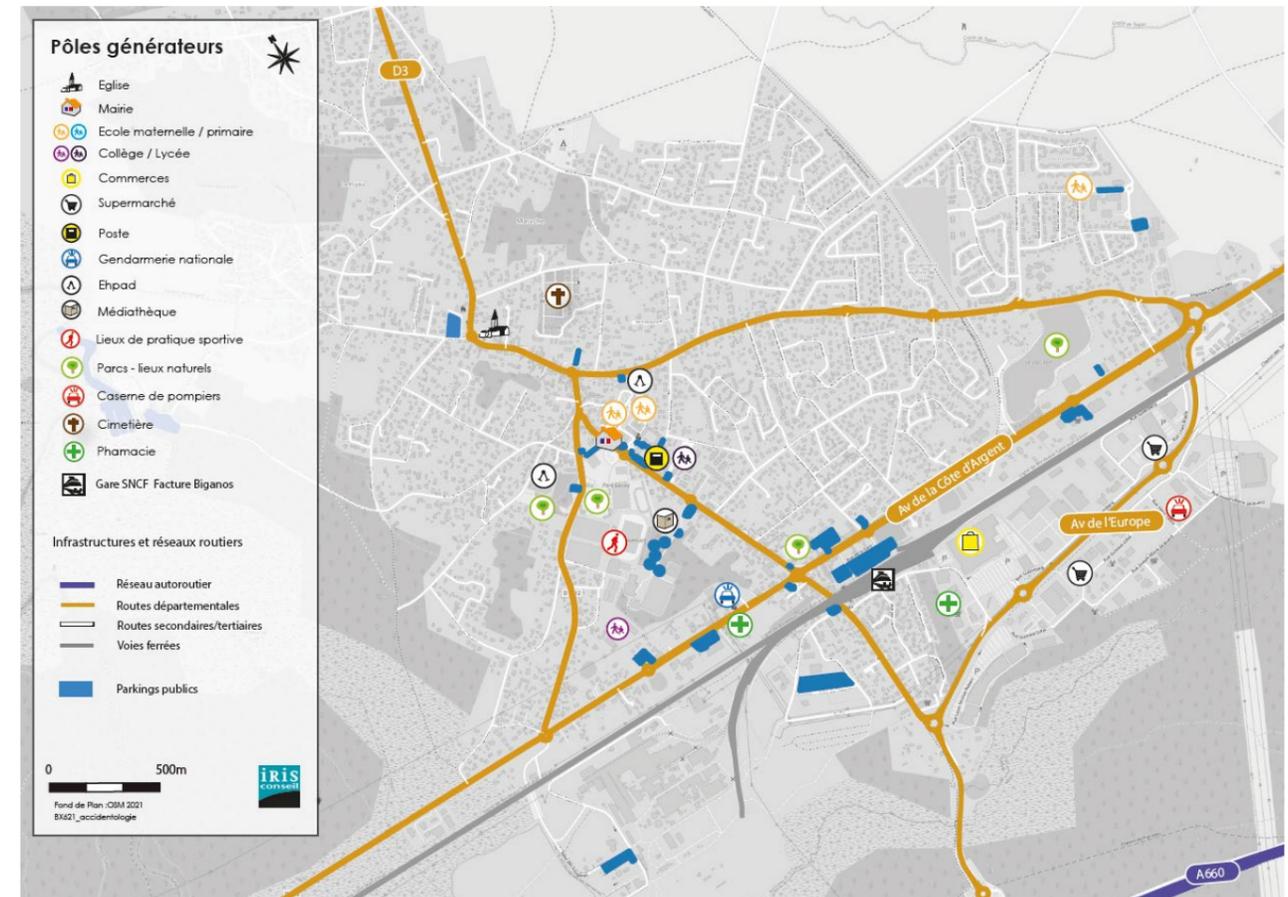


Figure 2 : Pôles générateurs et centralités – Commune de Biganos

SYNTHESE

A l'échelle de la commune, les services et commerces sont répartis de manière polarisée sur le territoire. Le **centre-ville** accueille la majeure partie des services et établissements publics tandis que la **zone commerciale de la Cassadote** concentre la majorité des activités commerciales.

3.1.2. Hiérarchie du réseau routier

Situé aux portes du Bassin d'Arcachon, le territoire est desservi par plusieurs axes routiers stratégiques du département de la Gironde. La carte ci-dessous présente les principales infrastructures routières et ferroviaires présentes à l'échelle du périmètre communal de la Ville de Biganos.

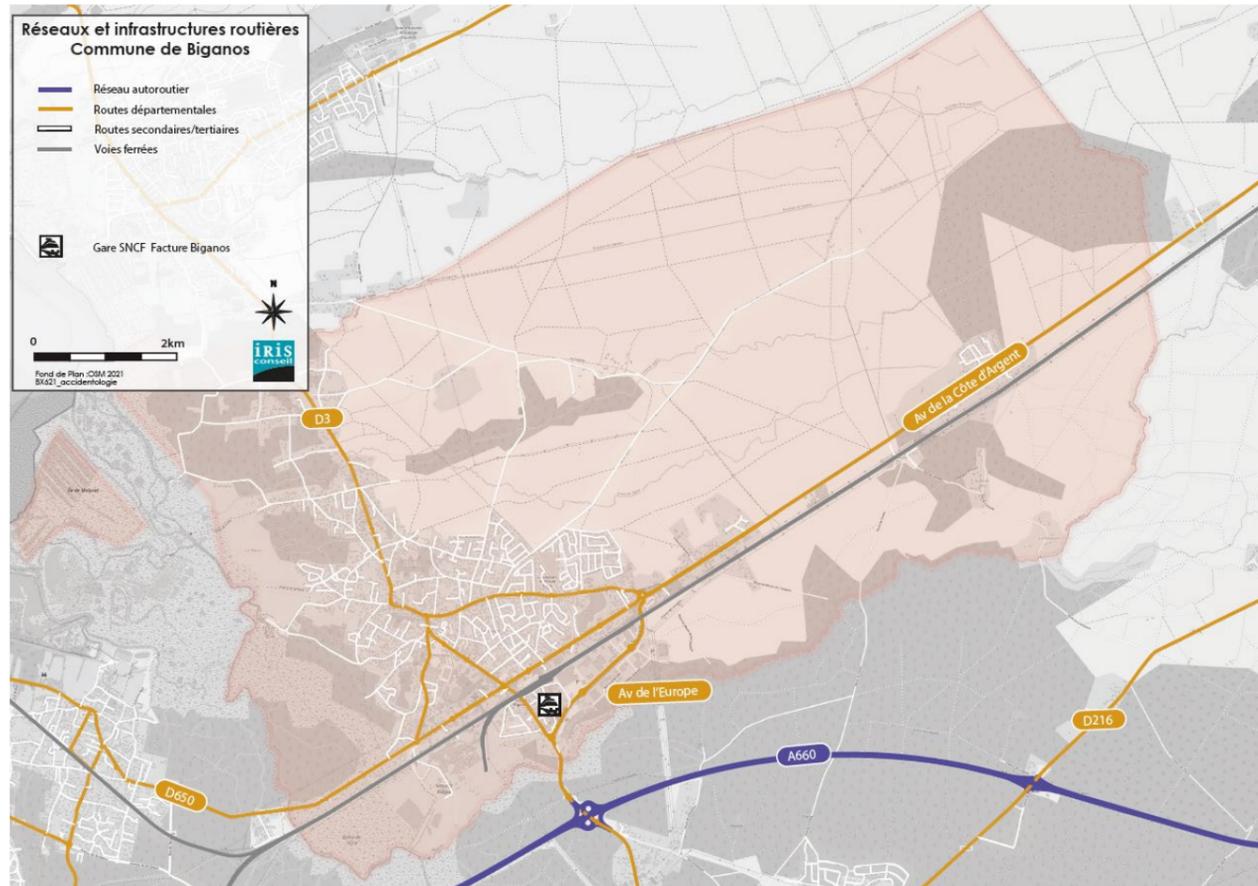


Figure 3 : infrastructures routières et ferroviaires – Commune de Biganos

Sur **l'axe Est-Ouest**, la commune est traversée par l'Avenue de la côte d'argent, tronçon de la RD1250 (anciennement RN250), et reliant Bordeaux à Arcachon. La proximité avec les autoroutes A63 et A660 conforte l'accessibilité du territoire et sa connexion avec les territoires voisins.

Sur **l'axe Nord-Sud**, la commune est traversée par la RD3, l'une des plus longues routes départementales de France, reliant Port-de-By à Bazas via Biganos. Cet axe routier longeant le Bassin d'Arcachon est sujet à des embouteillages fréquents, notamment sur la section Biganos-Lège (sur les 24 km séparant les deux communes). D'après les données du Conseil Départemental, entre 12 000 et 15 000 véhicules empruntent quotidiennement cette route.

Environ 20km du réseau routier de Biganos est Départemental. Ce sont ces axes départementaux qui contiennent le plus de trafic.

En été, la ville enregistre également d'importantes affluences en lien avec la zone touristique du Bassin d'Arcachon. Son activité suscite des besoins particuliers en matière de desserte et d'organisation de la circulation.

D'autre part, la commune est desservie par l'autoroute A660, lui permettant un accès simple vers et depuis les grandes destinations.

Dans le but d'alléger le trafic sur la RD3, notamment entre Lège et Biganos, la construction d'une voie de contournement du Nord-Bassin (d'Arès à Biganos) fait l'objet de réflexions de la part du Conseil Départemental. A l'issue de ce diagnostic, le plan de circulation élaboré comparera les conditions d'accessibilité au centre-ville de Biganos à la base de plusieurs scénarios :

- 1 scénario au fil de l'eau
- 1 scénario avec le projet de contournement de Sud
- 1 scénario avec le projet de contournement du Nord Bassin.

Ces scénarios seront coconstruits et validés avec la maîtrise d'ouvrage.

En termes de desserte ferroviaire, Biganos dispose d'une gare au sein de son quartier de Facture. D'après les données de la SNCF en 2019, **cette gare est fréquentée par 958.484 de voyageurs**, avec une croissance régulière depuis 5 ans.

Cette gare est donc fortement fréquentée pour la localité que représente Biganos puisqu'elle est la 5^{ème} gare de Gironde en termes de fréquentation voyageur. Véritable **gare de rabattement du Nord du Bassin** d'Arcachon, elle se développe aujourd'hui tel un PEM avec la présence de stationnement vélo, le réaménagement des espaces publics, le renouvellement de l'offre en stationnement...

SYNTHESE

La commune est située au **croisement de deux axes routiers d'intérêts intercommunaux**, le premier reliant Arcachon à Bordeaux (D650), la seconde reliant le Nord du Bassin d'Arcachon et le Médoc aux communes du Val de l'Eyre et du Sud Gironde (D3). Cette dernière, passant par le centre de la commune, elle reporte un trafic de transit significatif sur le centre de Biganos, notamment en lien avec les déplacements assurant la connexion Nord-Sud du Bassin.

3.1.3. Profils routiers existants

Dans le cadre de l'état des lieux, des profils en travers ont été réalisés selon une logique de diversification des sections sur l'ensemble du territoire communal. A travers ces mesures, les modalités d'usage de la voirie ont été appréhendé d'un point de vue géométrique et spatial, identifiant ainsi les marges de manœuvre permises localement en vue de potentielles réformes.



Figure 4 : Plan de repérage des profils en travers mesurés – Commune de Biganos

Les mesures effectuées ont porté sur 10 profils en travers types, faisant état de configurations urbanistiques différentes et de modes d'organisations viaires hétérogènes à l'échelle de la commune. Les profils relevés peuvent être classés en 3 grandes familles :

- Des profils viaires offrant un équilibre des usages entre les différents modes à travers des aménagements dédiés (ex : Av de la Libération, Av de la côte d'argent)
- Des profils viaires à tendance routière avec une prise en charge partielle des modes doux, notamment à travers la mise en place d'aménagements partagés (ex : rue du port, rue Georges Clémenceau)

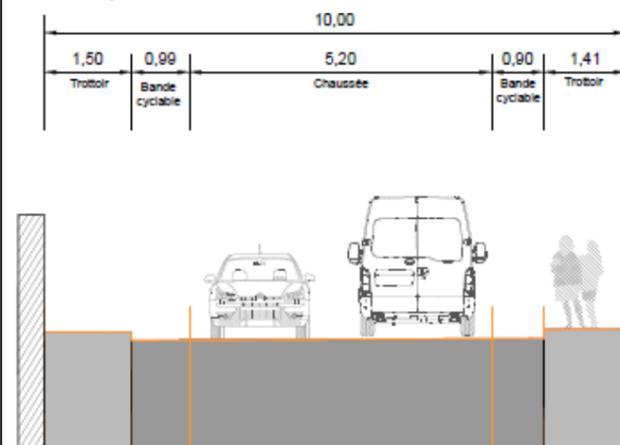
- Des profils viaires à dominante routière où le partage de la voirie et la pratique de mobilités douces se fait dans des conditions insécures et peu confortables (ex : Av Raymond Poincaré, rue de Taudin)

De manière plus détaillée, les figures suivantes indiquent le résultat des différentes mesures effectuées sur le terrain.

N° Profil Profils existants

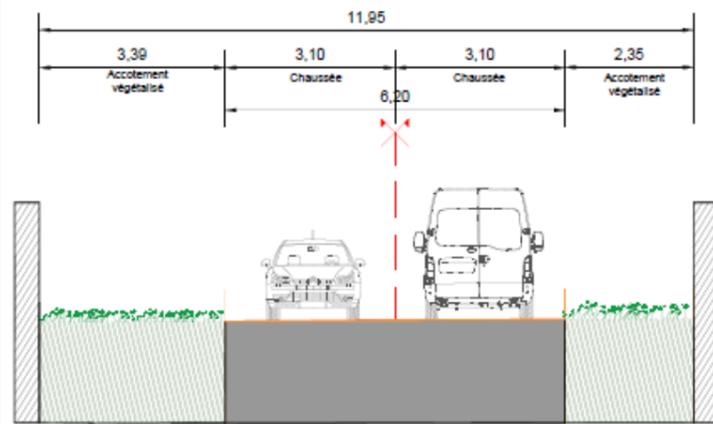
1

Rue du port

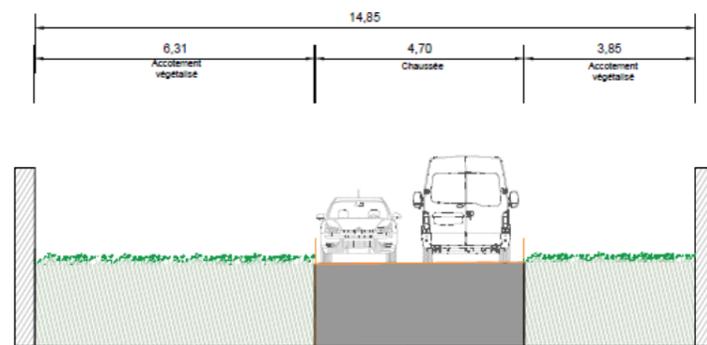


Profil à dominante routière avec une prise en charge des déplacements vélos via la mise en place d'une double bande cyclable. Les aménagements mis en place ne sont pas toujours aux normes et présentent des dimensions peu propices à un usage confortable et sûr du vélo (bandes <1.5m) .

2 Av Raymond Poincaré



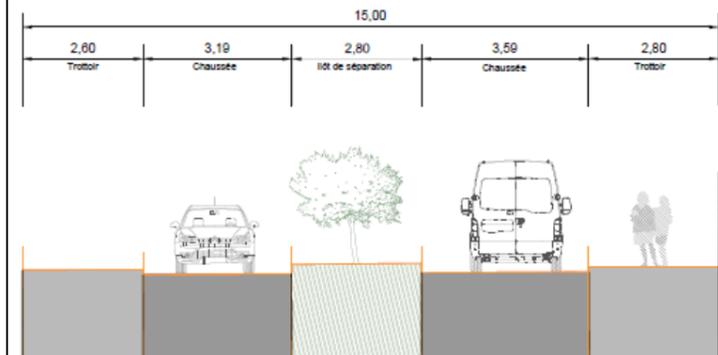
3 Rue de Taudin



Configuration viaire principalement destinée à un usage automobile. Aucune prise en charge des déplacements doux (accotements revêtus, aménagement cyclable...).

Voie résidentielle, route pas très large mais des accotements aux dimensions généreuses (non revêtus). Pas de cheminements doux proposés. Historiquement, les logements se sont greffés au tissu viaire sans pour autant se soucier à la marchabilité de l'environnement résultant.

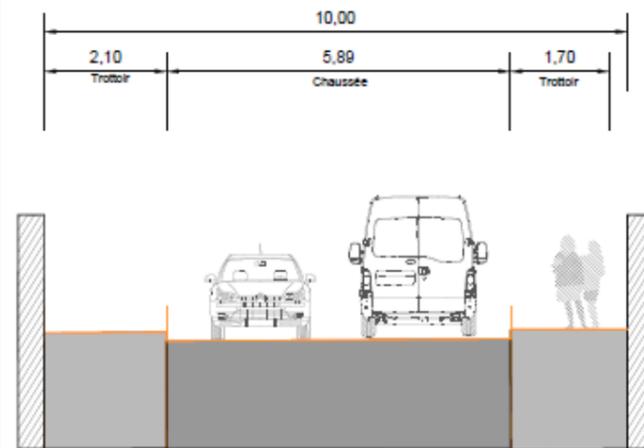
4 Rue Georges Clémenceau



La contrainte environnementale favorable à la minimisation de l'imperméabilisation des sols sur le secteur contribue également à la prépondérance de ce type de profils, réduit à sa composante routière.

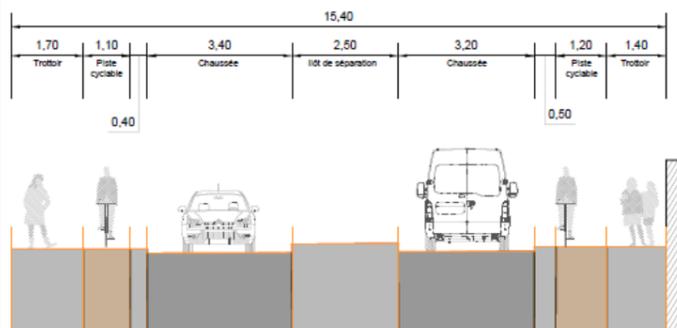
Profil tourné vers la circulation automobiles mais proposant des cheminements piétons par endroits. Les aménagements cyclables ont été pointés en tant que points noirs sur cet axe. L'absence d'aménagement en site propre et le sentiment d'insécurité lié à la pratique du vélo à proximité directe d'un axe fortement circulé fait débat.

5 Rue des Canadiens



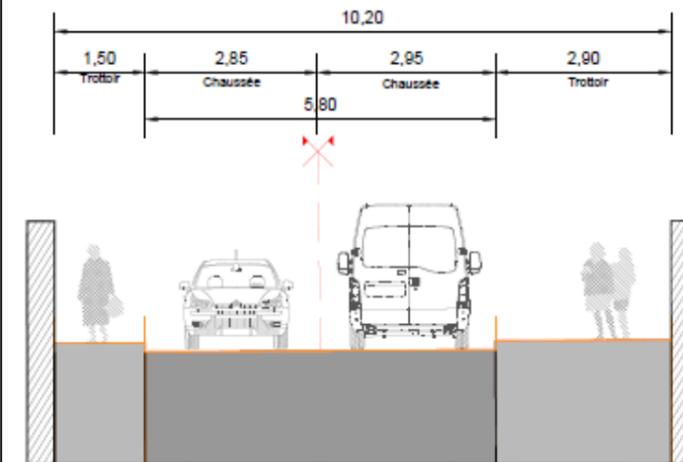
Voie résidentielle, route bien proportionnée mais des accotements non revêtus peu adaptés à la pratique de la marche. Pas d'aménagements cyclables proposés

6 Avenue de la côte d'Argent-RD650



Profil viaire proposant des conditions de partage de la voirie favorable à une pratique multimodale sécuritaire. Ce profil est composé d'une 2x1 voies automobiles, deux piste cyclables unidirectionnels, ainsi que deux cheminements piétons. Les aménagements cyclables et la signalisation afférente sont vieillissants et nécessitent un renouvellement.

7 Avenue de la Libération

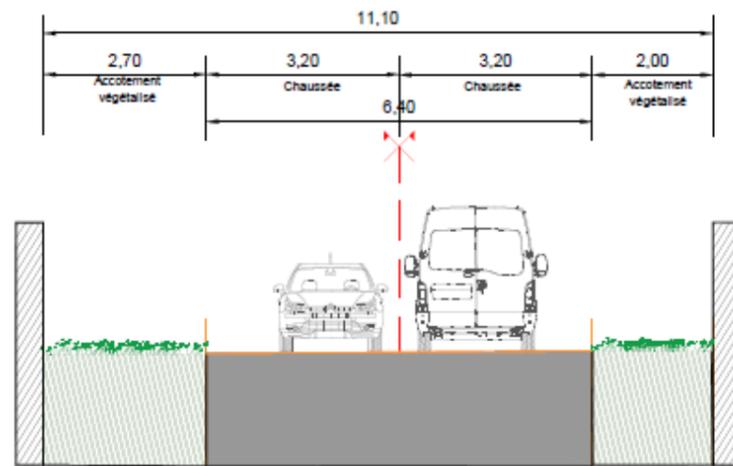


Il conviendra également de vérifier la disposition du mobilier urbain qui peut contraindre l'accessibilité PMR en certains points.

Profil viaire présentant la particularité de disposer de stationnement à cheval. Ce schéma d'aménagement présente des inconvénients quant à la pratique piétonne sur le trottoir.

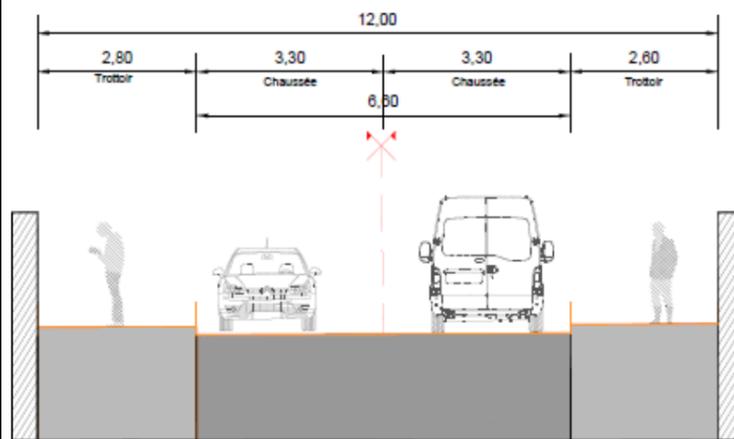
L'absence d'aménagements cyclables renforce le manque d'intégration des mobilités douces dans la configuration actuelle.

8 Avenue des Boïens



Voie résidentielle, route bien proportionnée mais des accotements non revêtus peu adaptés à la pratique de la marche. Pas d'aménagements cyclables proposés

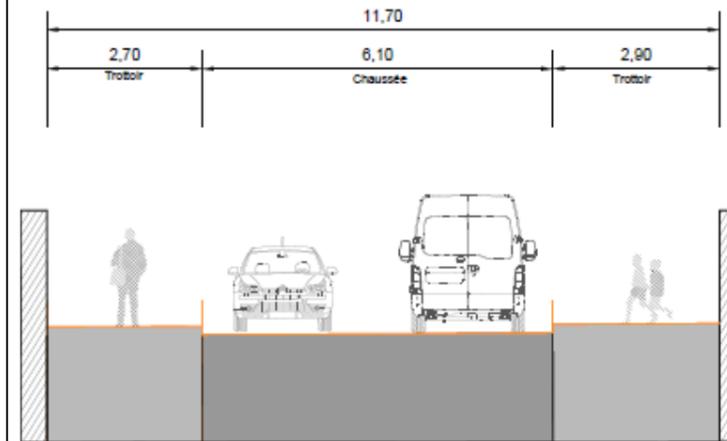
9 Route des Lacs



Voie le long de la RD3. 2x1 voies offrant des conditions favorables à la circulation automobile. Les cyclistes disposent d'une piste cyclable bidirectionnelle sur un côté du trottoir tandis que les piétons disposent d'un cheminement praticable (non PMR) sur le côté opposé de la voie.



10 Rue Jean Jaurès



Voie résidentielle, route bien proportionnée mais des accotements non revêtus peu adaptés à la pratique de la marche. Pas d'aménagements cyclables proposés



3.1.4. Place de modes actifs

En termes de mobilité cyclable, la ville est traversée par la **Véloroute V1 (« Vélodyssée »)** et une **voie verte** reliant Mios à Hostens (D802). **33 km de maillages cyclables sont présents** sur la commune dont 30 km en site propre. L'offre est donc déjà importante pour la commune avec un bon maillage de l'ancienne nationale. Cependant **les divers quartiers de la ville présentent une hétérogénéité dans le traitement du maillage cyclable**, et de nombreuses discontinuités apparaissent. La consolidation du maillage cyclable interne à la commune et la liaison avec les principales continuités douces existantes demeurent des points d'amélioration à intégrer dans nos propositions de scénarios. **Les zones 30 du centre-ville présentent également un potentiel cyclable non négligeable.** En l'état actuel, l'absence d'aménagements cyclables et piétons sécuritaires dédiés en font des périmètres peu propices à la pratique de mobilité douce.

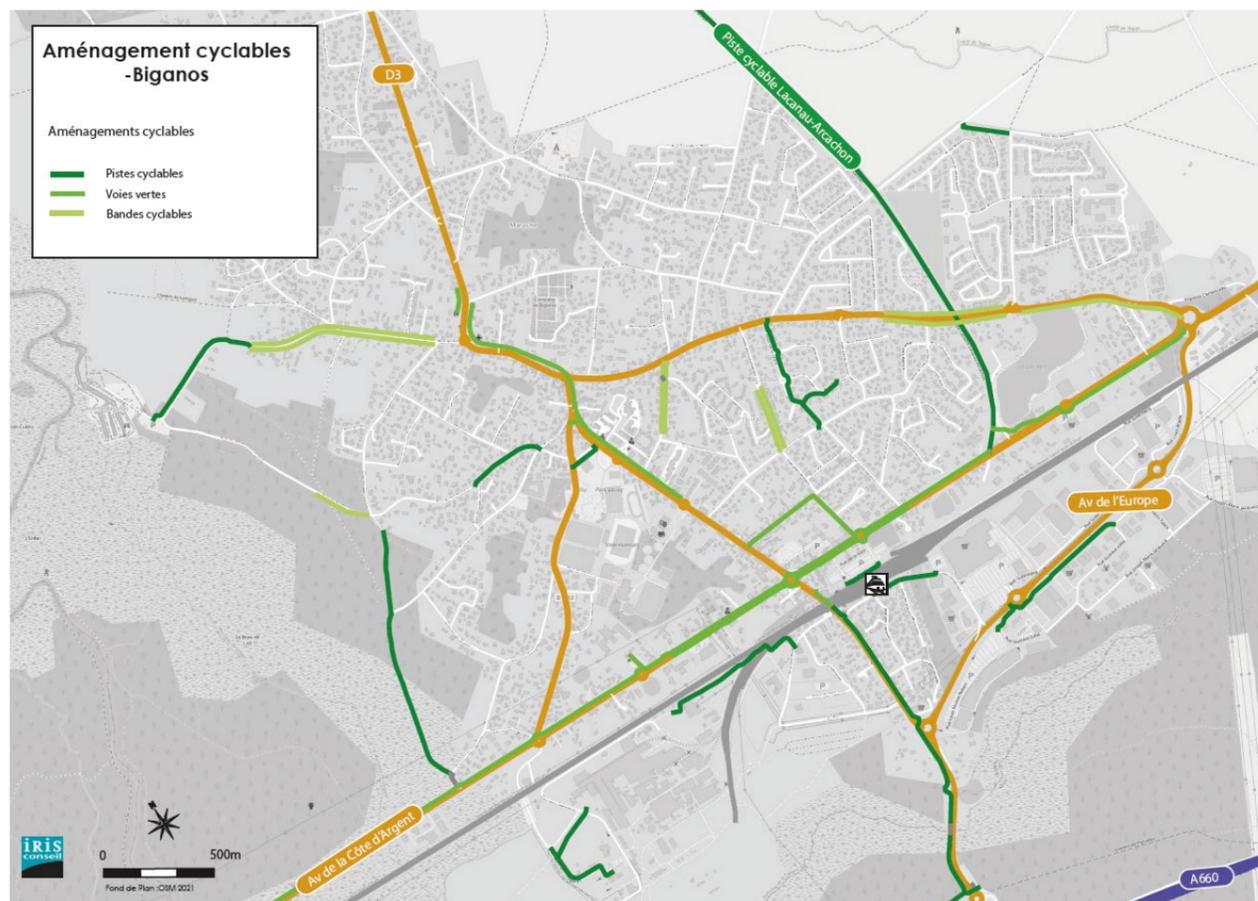


Figure 5 : Maillage cyclable – Commune de Biganos

D'après les résultats de notre questionnaire en ligne réalisé auprès de 275 habitants et travailleurs à l'échelle de Biganos, 11% de la population indique une utilisation quotidienne du vélo et 32% évoque une utilisation hebdomadaire. La part des réticents représente, quant à elle, 18% des personnes indiquant ne jamais recourir à la pratique cyclable. Ces chiffres marquent un **potentiel non négligeable de recours aux modes doux** dès lors qu'une offre qualitative sera proposée.

L'enquête a également permis d'identifier **les principaux freins** empêchant la popularisation de cette pratique, à savoir : l'absence d'aménagement dédiés et sécuritaires, les risques liés aux différentiels de vitesses sur les voies partagées, ou encore la difficulté de franchissement de la voie ferrée (la seule possibilité étant via la trémie sous les voies ferrées).

En ce qui concerne la pratique de la marche, le constat est également mitigé. 50% de la population sondée indique recourir à la marche principalement pour pratiquer une activité physique. Les principaux freins à la pratique de la marche dans la commune sont l'éloignement des distances entre les lieux de résidences et les lieux d'intérêt (22%), le mauvais état des trottoirs (33%), ou encore le sentiment d'insécurité (16%) sur les sections ne proposant pas de prise en charge sécuritaire des piétons. Ces constats ont été confirmés lors de ateliers participatifs qui ont également permis d'aboutir à des constats pertinents. Plusieurs témoignages révèlent la prévalence **d'un sentiment d'insécurité lié à la pratique cyclable**, notamment chez les plus jeunes, à l'occasion de leurs déplacements quotidiens.

Concernant les collégiens, 33% d'entre eux vient au Collège Jean Zay à vélo soit environ 155 collégiens d'après les données d'une étude « Vélo-Collège » menée par le Département en 2020. Le collège compte environ 180 places de stationnement pour vélos.

SYNTHESE

La commune dispose **d'un maillage cyclable très fragmenté** et souvent **jugé insécure par ses pratiquants**, en raison de l'absence d'aménagements en site dédié. Les principales continuités cyclables propices à une pratique optimale se situent le long de l'Av de la Côte d'Argent (piste cyclable), de l'Av de la Libération (voie verte) et de la Vélodyssée (piste cyclable).

Afin de promouvoir l'usage du vélo à l'échelle de la commune, **la mise en place de stationnement vélos sécurisés** a souvent été évoqué comme solution optimale à coupler avec la mise en œuvre d'aménagements adaptés.

3.3. Offre de services

3.3.1. Transports en commun

L'offre en transport public à Biganos se caractérise par la présence de plusieurs services proposés par la COBAN à l'échelle du périmètre communal, autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire. On identifie la présence de deux lignes de Bus régulière :

- Ligne 5 du réseau BAIA, reliant Biganos au Pôle Santé de la Teste, avec un terminus au niveau de la Gare de Facture-Biganos.
- La ligne 610 du réseau TRANSGIRONDE, reliant Belin-Beliet à la Commune de Lège via Biganos.



Figure 6 : Itinéraires des lignes régulières de BUS locales – Commune de Biganos

Avec une fréquence moyenne à l'heure en heures creuses et à la demi-heure pendant les périodes de fortes affluences, ces lignes sont assez régulières mais peinent à répondre efficacement à la demande en déplacement. Certaines liaisons, notamment avec le périmètre de la métropole de Bordeaux sont à développer en complémentarité de l'offre ferroviaire proposée.

D'après les résultats de notre sondage en ligne, plus de 81% de la population révèle ne jamais utiliser l'une ou l'autre des lignes de bus évoquées. Seul 1% indique une utilisation quotidienne à hebdomadaire

de ces lignes. Les principaux freins pointés sont ceux de la faible amplitude horaire des services, le manque de régularité ou encore des horaires de passage inadaptés.

La commune de Biganos compte la présence d'une gare ferroviaire SNCF sur son territoire : la gare Biganos Facture. Elle est desservie par 4 lignes (TER/TGV) reliant Bordeaux à Arcachon, Mont-de-Marsan, Hendaye et Pau. La gare de Biganos est aujourd'hui un pôle d'intermodalité important à l'échelle intercommunale.

Un service de transport à la demande (TAD) est également proposé par la COBAN. Ce transport de proximité est réservé aux personnes domiciliées sur le territoire de la COBAN. Il est disponible du lundi au vendredi de 8h00 à 19h00 (hors jours fériés). L'accès à ce service se fait via une réservation préalable auprès des services concernés, pour une prise en charge en porte-à-porte ou au niveau de nœuds de rabattement TC mitoyens. La flotte dédiée à ce service est constituée de 4 Minibus. L'offre de TAD sur le territoire communal a fait l'objet de discussions lors des ateliers de concertation, notamment en ce qui concerne les modalités de son usage. Un intérêt pour l'ouverture de cette offre en faveur des mineurs a été exprimé, et ce afin de permettre l'accès à certains lieux d'intérêts non desservis par les services de transports publics réguliers, le tout dans une optique d'autonomisation des déplacements des plus jeunes.

SYNTHESE

L'offre en transport urbain peine à satisfaire les besoins des résidents de la commune qui révèlent ne recourir que rarement à l'usage de transports publics. Ces derniers pointent notamment des problèmes d'adéquation des horaires de passages, d'amplitudes horaires, d'emplacement de certains arrêts, ou encore de diversité des liaisons desservies.

3.3.3. Transition énergétique

La commune de Biganos offre un panel diversifié de mobilité alternative. La commune enregistre la présence de 3 bornes de recharges MOBiVE pour véhicules électriques (gérées par le SDEEG). Celles-ci sont positionnés le long des axes principaux de circulation. Ainsi, on distingue :

- 3 bornes électriques MOBiVE
 - Parking secteur Mairie
 - Parking résistance
 - Parking de la Gare
- 12 bornes privées, principalement sur la ZAC de la Cassadote.
 - Leroy Merin
 - Intersport
 - Bureau Valley
 - V&B
 - Boulangerie

En faible nombre et situées pour leur plupart en retrait des parties denses de la ville, l'implantation de ces bornes ne contribue que faiblement à la popularisation de l'usage de véhicules électriques. Un meilleur équilibre en matière de répartition est nécessaire.

La commune dispose également de 2 aires de covoiturage sur le territoire de Biganos et une sur le territoire de Mios :

- L'aire de l'espace culturel Lucien Mounaix
- L'aire de la rue des Papetiers
- L'aire de covoiturage Mios A660 sur le territoire de Mios

D'après les résultats de notre sondage en ligne, le covoiturage peine à s'imposer en tant que réelle alternative de mobilité auprès de la population locale. 71% de la population révèle ne jamais recourir à ce service contre 14% évoquant une utilisation quotidienne à mensuelle de ce service.

La carte présentée ci-dessous indique la répartition spatiale des différents équipements et services de mobilité alternative mis à disposition de la population.

SYNTHESE

La commune dispose de 2 aires de covoiturage et de 3 bornes de recharge électriques publiques. Les aires de covoiturage sont rarement utilisées pour leur vocation initiale (mise à part l'aire de Mios), le covoiturage étant une pratique modale qui peine à s'imposer dans la commune.

Le constat est identique pour les bornes de recharges publiques qui peinent à amorcer une transition énergétique. Ces dernières ne sont pas réparties de manière optimale sur le territoire et sont souvent excentrées des parties les plus densément peuplées.



Figure 7 : Offre en mobilité alternative – Commune de Biganos

3.3.5. Offre en stationnement

D'en point de vue général, l'offre en stationnement à l'échelle de Biganos est principalement concentrée autour de la RD3 et de l'Avenue de la côte d'Argent. Les emplacements des aires de stationnement règlementaires correspondent à la répartition des principaux pôles générateurs identifiés précédemment. Le seul point dur réside au niveau du secteur gare, ou des phénomènes de saturation et de stationnement sauvage ont été identifiés. Afin de palier à ces phénomènes, des mesures ont été récemment prise par la Ville de Biganos, notamment à travers l'adoption à partir de janvier 2020 d'une politique de stationnement plus lisible et plus adaptée aux besoins de chacun (réformes réglementaires, de tarification, de contrôle des durées des stationnement...)

La carte ci-dessous illustre l'aspect final du plan de stationnement en vigueur à Biganos.



Figure 8 : Plan de stationnement actuel – Commune de Biganos

Dans le cadre de la présente étude, une analyse de l'occupation de 500 places de stationnements réparties dans le centre de la commune a été menée. Les résultats obtenus sont synthétisés dans les cartes suivantes :

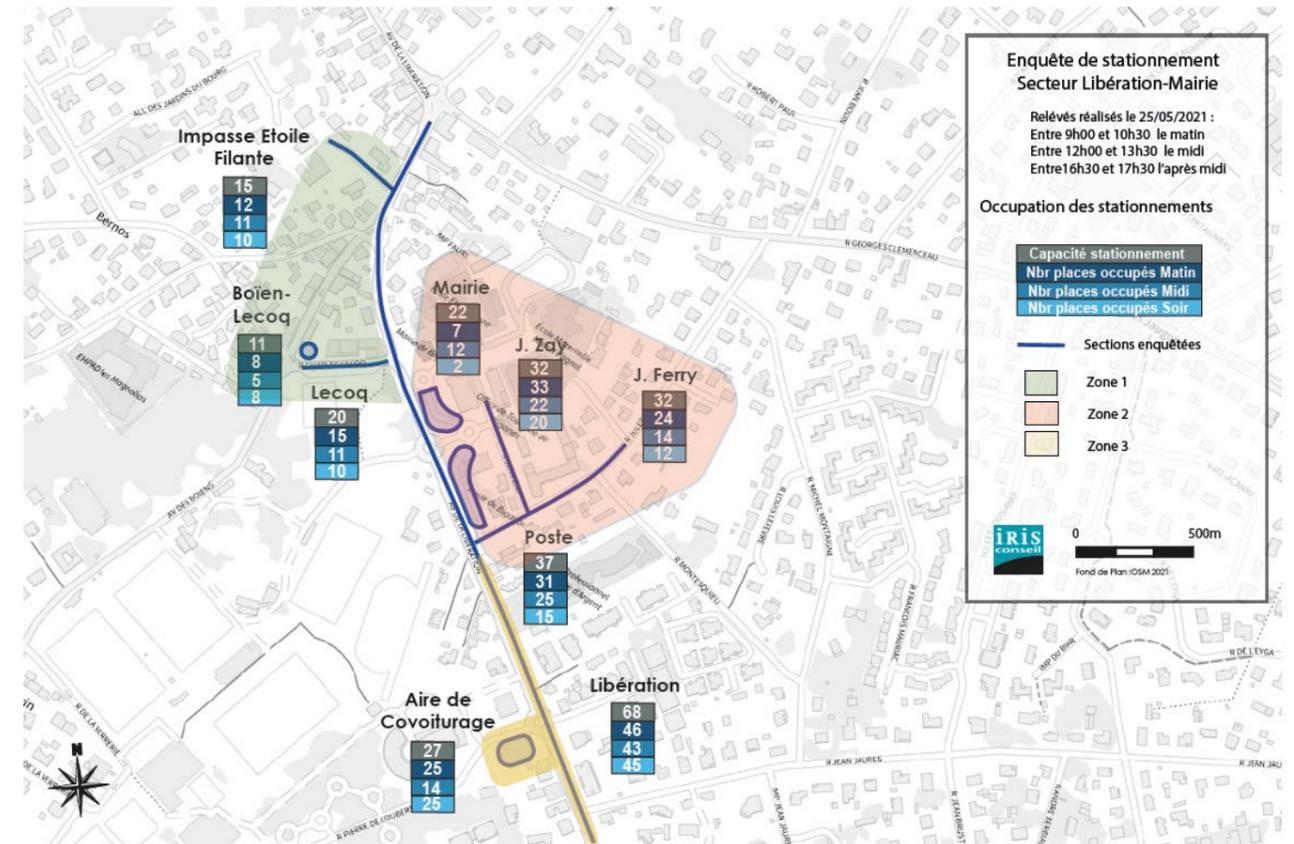


Figure 9 : Occupation des stationnements actuels – Secteur centre

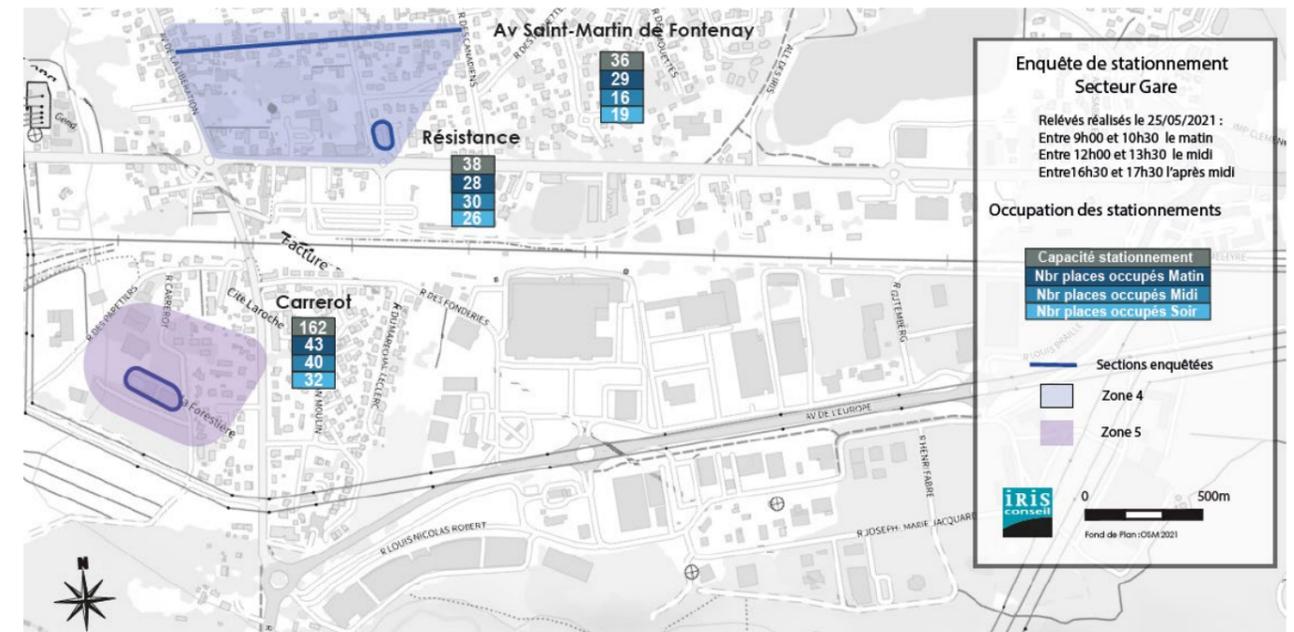


Figure 10 : Occupation des stationnements actuels – Secteur Sud

En zone 1 – Stationnements secteur Nord-Ouest Av Libération

Dans cette zone, le taux moyen d'occupation des places de stationnement sondées s'élève à **65% (sur un total de 46 places)**. Au cours de la journée, ce taux évolue de manière progressive selon la logique suivante :

- 76% de places occupés le matin
- 59% de places occupés le midi
- 61% de places occupés le soir

Le graphique présenté ci-dessous synthétise l'évolution de l'occupation des stationnements tout au long des périodes d'observation effectuées.

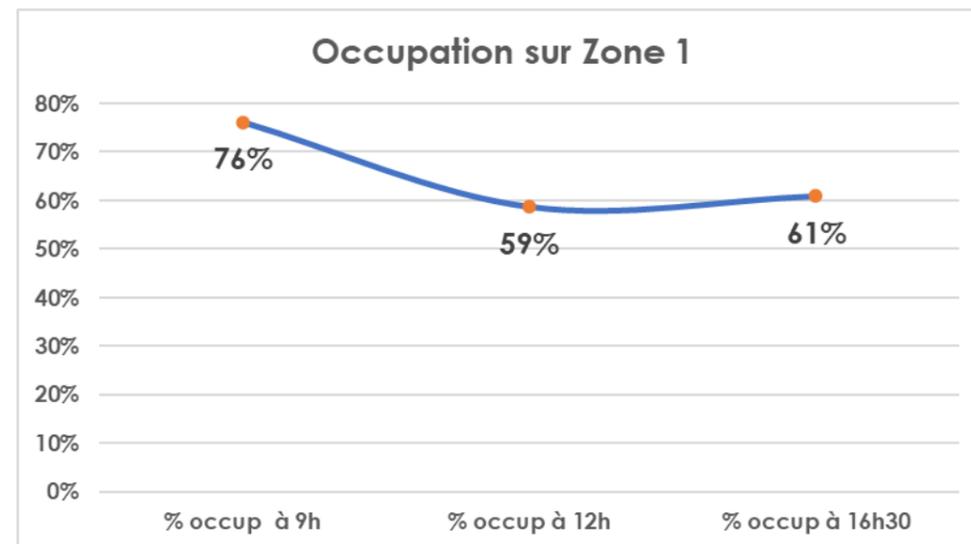


Figure 11 : Evolution de l'occupation des stationnements – zone 1

Le stationnement présent sur le secteur est principalement orienté vers un usage résidentiel. Son taux d'occupation présage une adéquation avec le besoin inhérent en matière de stationnements aux abords des résidences. En supprimer engendrerait un déséquilibre entre l'offre et la demande.

En zone 2 – Stationnements à l'Est de l'Avenue de la Libération

Dans cette zone, le taux moyen d'occupation des places de stationnement sondées s'élève à **59% (sur un total de 123 places)**. Au cours de la journée, ce taux évolue de manière progressive selon la logique suivante :

- 77% de places occupés le matin
- 59% de places occupés le midi
- 40% de places occupés le soir

Le graphique présenté ci-dessous synthétise l'évolution de l'occupation des stationnements tout au long des périodes d'observation effectuées.

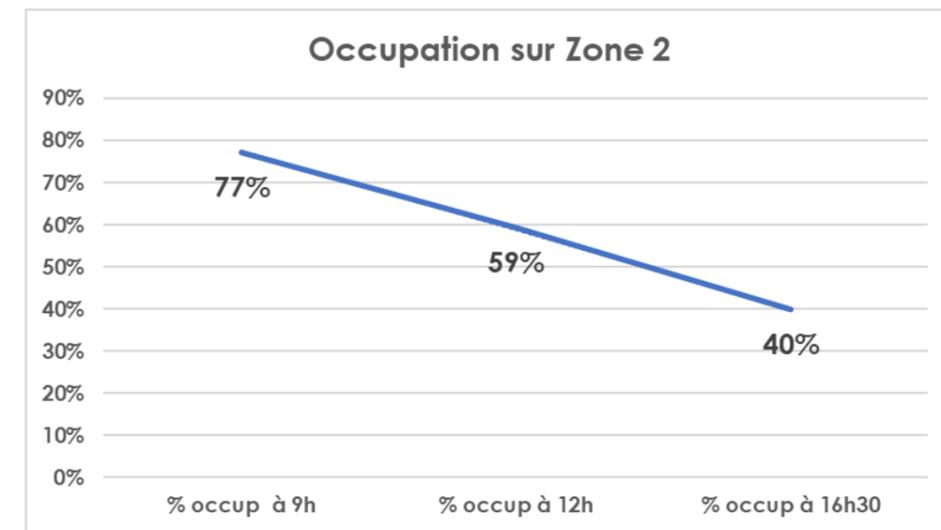


Figure 12 : Evolution de l'occupation des stationnements – zone 2

Hors de la période matinale, les stationnements relevant de ce périmètre sont peu occupés. Néanmoins, vu la proximité de la salle des fêtes, les réserves de stationnements disponibles peuvent s'avérer utiles en cas de tenu d'un événement à forte mobilisation.

En zone 3 – Stationnements sur l’Avenue de la Libération – Aire de covoiturage E. Culturel Lucien Mounaix

Dans cette zone, le taux moyen d’occupation des places de stationnement sondées s’élève à 69% (sur un total de 95 places). Au cours de la journée, ce taux évolue de manière progressive selon la logique suivante :

- 75% de places occupés le matin
- 60% de places occupés le midi
- 74% de places occupés le soir

Le graphique présenté ci-dessous synthétise l’évolution de l’occupation des stationnements tout au long des périodes d’observation effectuées.

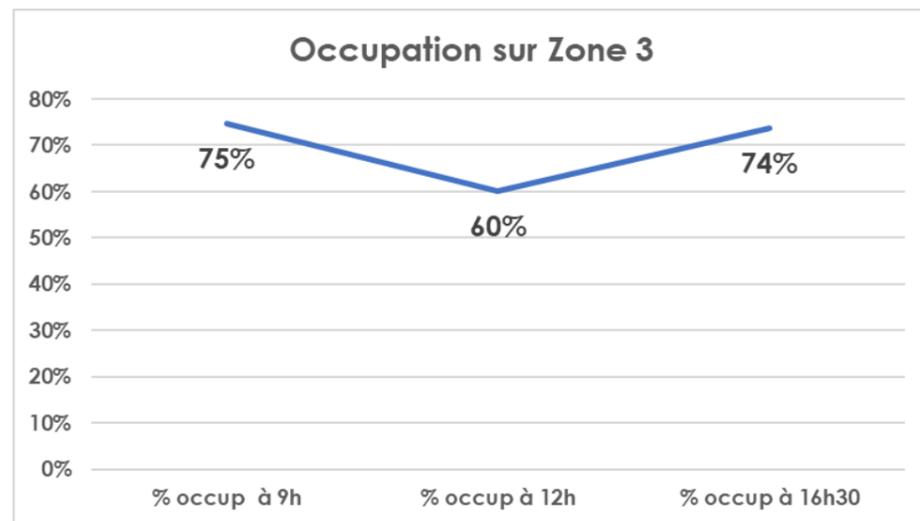


Figure 13 : Evolution de l’occupation des stationnements – zone 3

Les taux d’occupation relevés traduisent un usage cohérent avec l’offre mis en place à l’échelle de périmètre. Pour autant, la présence de sections accueillant du stationnement à cheval est représentative d’un dysfonctionnement en matière d’aménagement. Des solutions en matière de stationnement sur des emprises dédiées devront être trouvées.

En zone 4 – Stationnements sur Résistance– Av. Saint Martin

Dans cette zone, le taux moyen d’occupation des places de stationnement sondées s’élève à 67% (sur un total de 74 places). Au cours de la journée, ce taux évolue :

- 77% de places occupés le matin
- 62% de places occupés le midi
- 61% de places occupés le soir

Le graphique présenté ci-dessous synthétise l’évolution de l’occupation des stationnements tout au long des périodes d’observation effectuées.

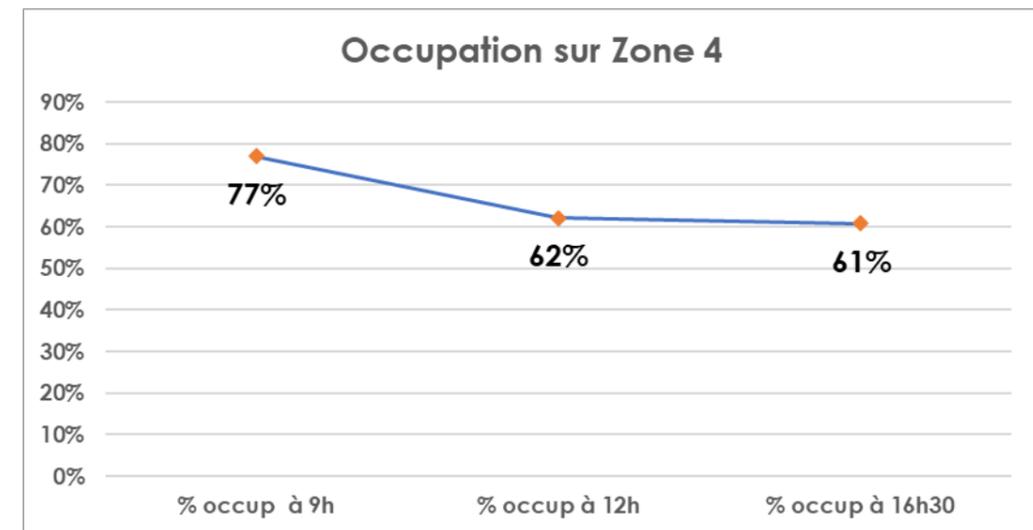


Figure 14 : Evolution de l’occupation des stationnements – zone 4

Dans le périmètre de la zone 4, plus particulièrement au niveau du parking de la résistance, des phénomènes de stationnement illicites sont observés.



Figure 15- Stationnements sauvages observés – parking de la résistance (zone 4)

En zone 5 – Parking Carrerot

Dans cette zone, le taux moyen d'occupation des places de stationnement sondées s'élève à 24% (sur un total de 162 places). Au cours de la journée, ce taux évolue de manière progressive selon la logique suivante :

- 27% de places occupés le matin
- 25% de places occupés le midi
- 25% de places occupés le soir

Le graphique présenté ci-dessous synthétise l'évolution de l'occupation des stationnements tout au long des périodes d'observation effectuées.

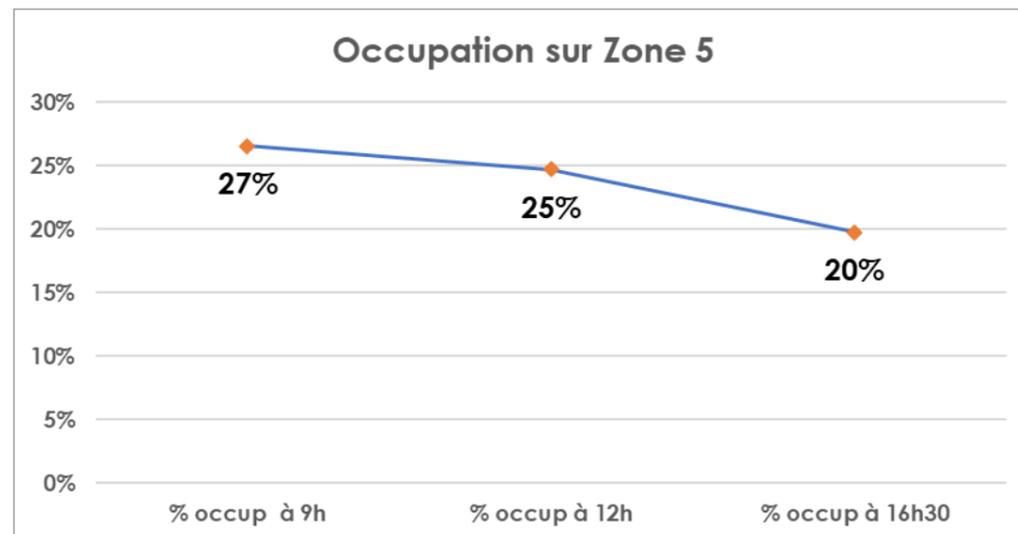


Figure 16 : Evolution de l'occupation des stationnements – zone 5

Les taux d'occupation observés sur le Parking Carrerot (récemment réaménagé) sont faibles en comparaison avec sa capacité. Les disponibilités de stationnement observées peuvent être justifiées par la future suppression du parking du château d'eau, situé sur le périmètre projet de la ZAC centre-ville. Le parking Carrerot aura pour vocation d'absorber la demande inhérente au parking du château d'eau.

Il peut être noté une incidence de la période d'enquête sur l'occupation de ce dernier parking. En effet, étant d'avantage un parking de délestage qu'un parking de premier lieu, il est possible que l'occupation observée sous-estime les habitudes de fréquentation. Alors que pendant l'enquête ce parking était occupé à environ 25%, les remarques et commentaires portent plutôt sur un sentiment de 50% d'occupation en règle générale en journée.

SYNTHESE

L'offre de stationnement dans la commune satisfait globalement aux besoins identifiés. Néanmoins, des phénomènes de saturation sont observables sur certains parkings (Resistance, château d'eau, ou Av de la Libération). Ces phénomènes favorisent l'apparition de stationnements illicites qui viennent altérer l'intégrité de l'espace public et son usage par le commun des riverains.

4. ORGANISATION TERRITORIALE ET PRATIQUES DE MOBILITES

4.1. Biganos : des déplacements pendulaires polarisés

Multipolarisée par ses territoires voisins et par l'aire urbaine Bordelaise, la commune de Biganos voit sa demande en déplacement externes croître en interface avec ces bassins de résidence et d'emploi. Toutefois, **les volumes de déplacement internes à la commune restent prépondérants, témoignant de l'attractivité et du dynamisme économique de la commune.** Celle-ci fait partie des principales centralités urbaines autour du Bassin d'Arcachon.

Par conséquent, les déplacements quotidiens interférents sur le territoire communal de Biganos peuvent être déclinés en 3 grandes catégories :

- Les déplacements internes à la commune, faisant référence aux flux d'échange interne
- Les déplacements en partance de Biganos à destination des principaux pôles d'emplois attracteurs, dit flux sortants
- Les déplacements incidents sur la commune en tant que pôle attracteur, dit flux entrants

En 2017, le nombre d'actifs de plus de 15 ans résidents à Biganos et ayant un emploi était de **4 676 individus** pour un nombre total d'emploi de **4 165 emplois** sur l'ensemble du périmètre communal.

▪ Flux sortants

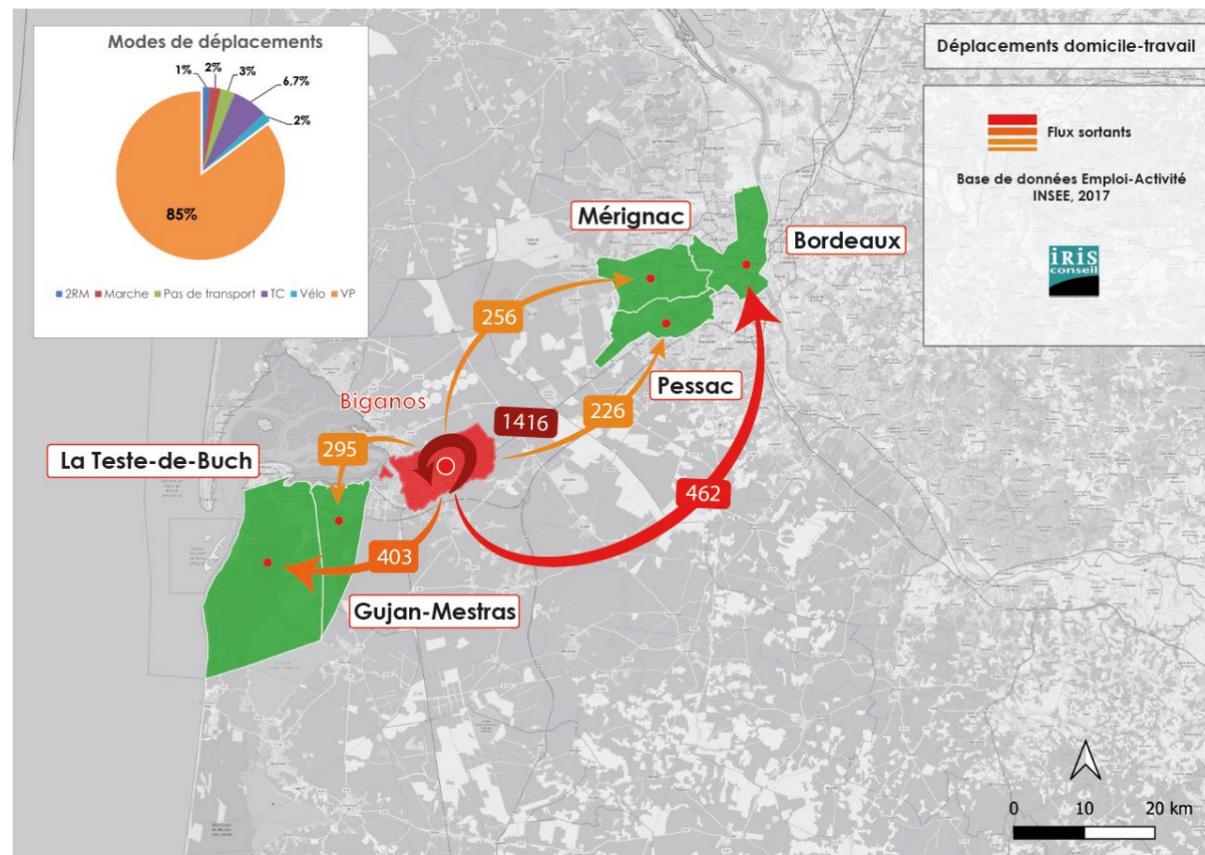


Figure 17 : Flux sortant – Commune de Biganos

Les Boïens ayant un travail en dehors de leur commune de résidence (2310 personnes soit 49% des actifs de Biganos) **travaillent majoritairement dans le bassin d'emploi de la métropole Bordelaise** (Bordeaux : 462 ; Mérignac : 256 ; Pessac : 226 personnes , ...), **et du Sud-Bassin** (La Teste-de-Buch : 403 ; Gujan-Mestras : 295 personnes). **Ces deux polarités sont relativement bien reliées par le réseau routier et ferroviaire, mais peu par l'offre de bus.**

Les autres communes voisines attirent également en moyenne une centaine de pendulaires Boïens.

Les principaux flux sont donc répercutés sur l'Avenue de la Côte d'Argent au Sud de la ville ainsi que sur la RD3

▪ Flux entrants

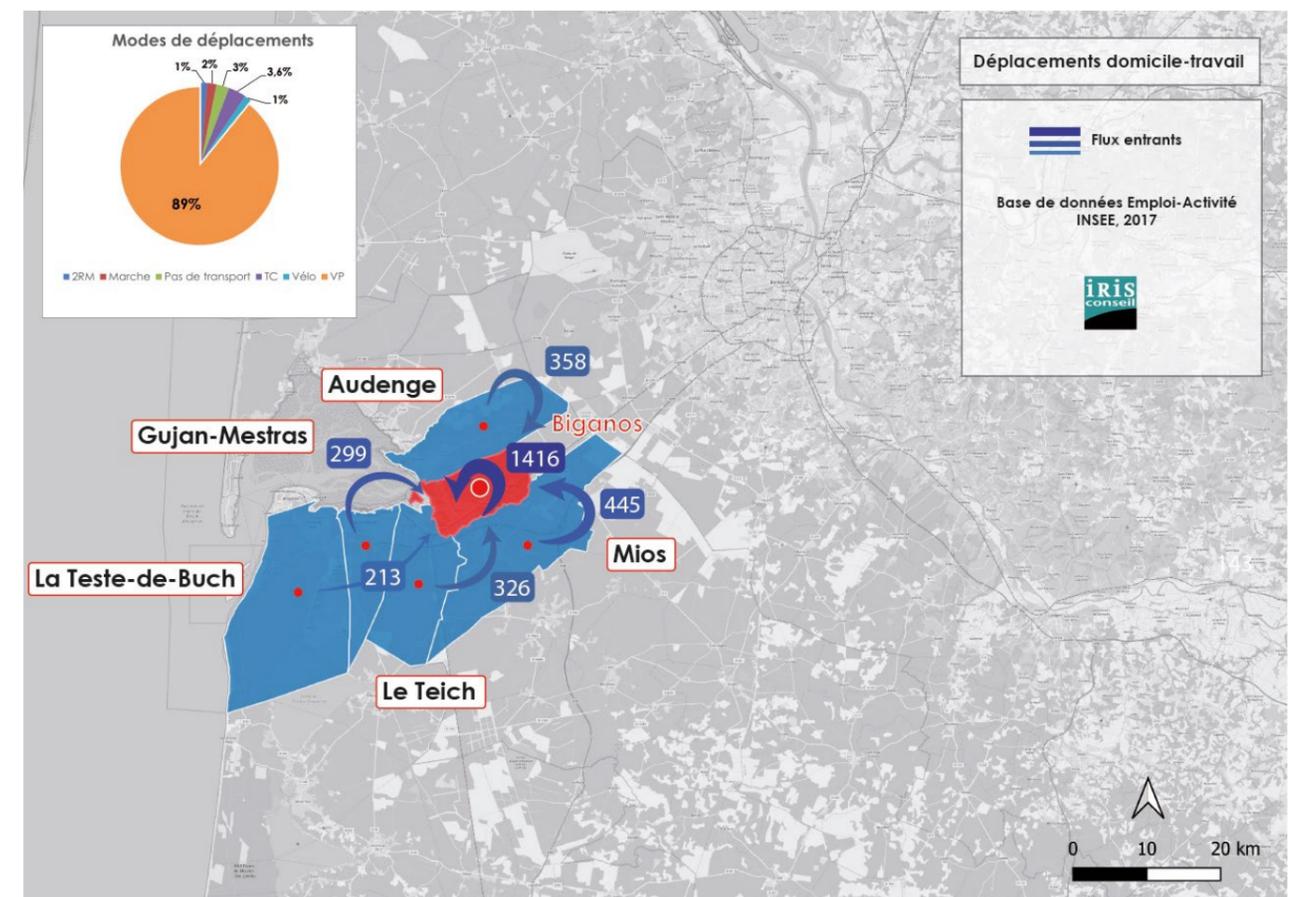


Figure 18 : Flux entrant – Commune de Biganos

Les flux domicile-travail à destination de Biganos sont aussi élevés que les flux sortants mais restent majoritairement concentrées autour des communes limitrophes. 46% des emplois occupés à Biganos le sont par un individu ne résidant pas dans la commune. Les flux principaux sont en provenance de **Mios (445 actifs travaillant à Biganos), de Audenge (358 actifs), ou encore du Teich (326 actifs)**. L'attraction géographique du bassin d'emploi de Biganos est donc relativement restreinte, témoignant de son statut

de polarité urbaine structurante au sein de l'armature territoriale du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre.

L'étude des flux entrants et sortants montre que **Biganos est un centre d'emploi et de résidence assez équilibré**, ainsi la charge de trafic sur les principaux axes de circulation sera répartie de manière analogue dans les deux sens de circulation aux heures de pointe.

Le territoire de la commune de Biganos se caractérise par une **agrégation des principales activités économiques autour du pôle commercial commerciale du Moulin de Cassadote**, situés au Sud de la ville.

SYNTHESE

Les flux pendulaires entrants et sortants du périmètre communal suivent deux dynamiques différentes :

Les flux sortants sont principalement vers le bassin d'emploi la métropole bordelaise et les communes situées au Sud du Bassin d'Arcachon. Les principaux flux identifiés concernent les déplacements vers Bordeaux, Mérignac, Pessac, La Teste-de-Buch et Gujan Mestras.

Les flux entrants sont principalement concentrés autour des communes limitrophes de Biganos, ce qui confirme son attractivité professionnelle au niveau local. Les principaux flux identifiés concernent les déplacements depuis La Teste-de-Buch, Gujan Mestras, le Teich, Mios et Audenge

4.2. Biganos : une mobilité centrée autour de l'automobile

La commune de Biganos offre un large panel de possibilités de déplacement sur son territoire. Pour autant, étant donné le contexte périurbain entourant la commune, les déplacements automobiles internes et externes à la commune sont prépondérants.

En effet, au sein de la ville de Biganos, la voiture représente encore près de **84% des déplacements domicile-travail** (source : INSEE). La motorisation des ménages est également très forte au sein de la communauté de commune avec **50% des ménages possédant 2 voitures ou plus**.

La présence de lignes de transport en commun notamment en desserte des territoires voisins Ouest et permettent à ce mode d'être emprunté à 8.4%. L'incitation à davantage de report sur l'usage des transports public constitue un levier intéressant le cadre de la stratégie de changement des pratiques modales à adopter sur le territoire. Cela passera notamment par une réflexion autour des suggestions de tarification, de qualité et de fiabilité de service, et de choix d'itinéraires desservis.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2017

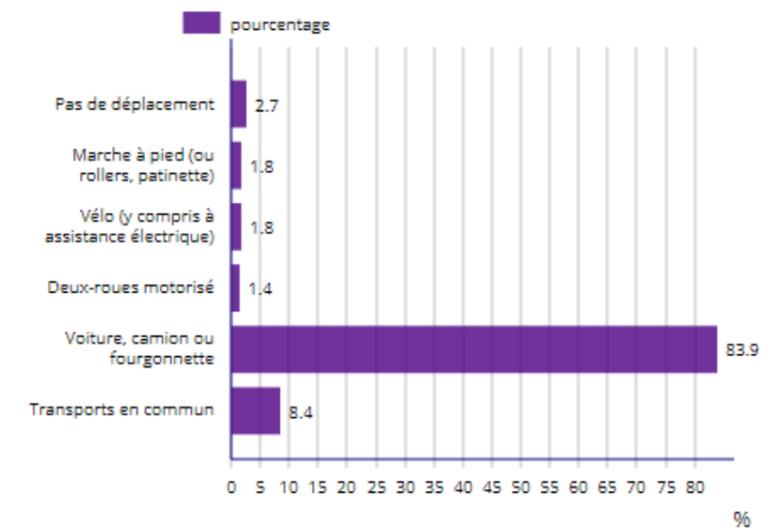


Figure 19 : Répartition des parts modales – Commune de Biganos

Biganos est une commune possédant un tissu urbain compact, la plus grande partie de son territoire demeure aujourd'hui composée de sols non artificialisés, notamment dans sa partie Est. La commune de Biganos est marquée par une **densité modérée** (141 hab/km² en 2016) et son centre-urbain est assez restreint. La compacité du centre urbanisé en démontre un potentiel exploitable en termes de valorisation des déplacements en modes doux, du fait de la petite distance entre les pôles générateurs (travail et logements par exemple).

SYNTHESE

La mobilité à l'échelle de la Commune de Biganos est principalement ancrée autour de la pratique automobile. La concentration spatiale des services et principaux lieux d'intérêts, l'absence d'une offre en transports publics efficace, et les lacunes en matière d'aménagements cyclables, sont autant de facteurs peu favorables au développement de pratiques alternatives vertueuses d'un point de vue environnemental et social.

4.3. Biganos : une accidentologie concentrée sur les axes routiers principaux

Entre 2014 et 2019, **21 accidents se sont produits** sur la commune de Biganos, ayant impliqués en tout **47 personnes et 35 véhicules**.

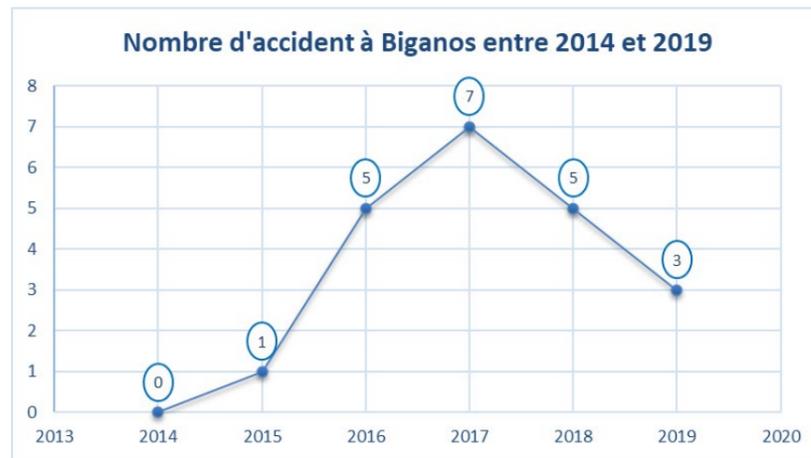


Figure 20 : Evolution de l'accidentologie – Commune de Biganos

2 décès à l'issue d'un accident ont été enregistré, une grande majorité des personnes impliquées sont indemnes (40%). La part des **blessés hospitalisés est importante** avec 30%.

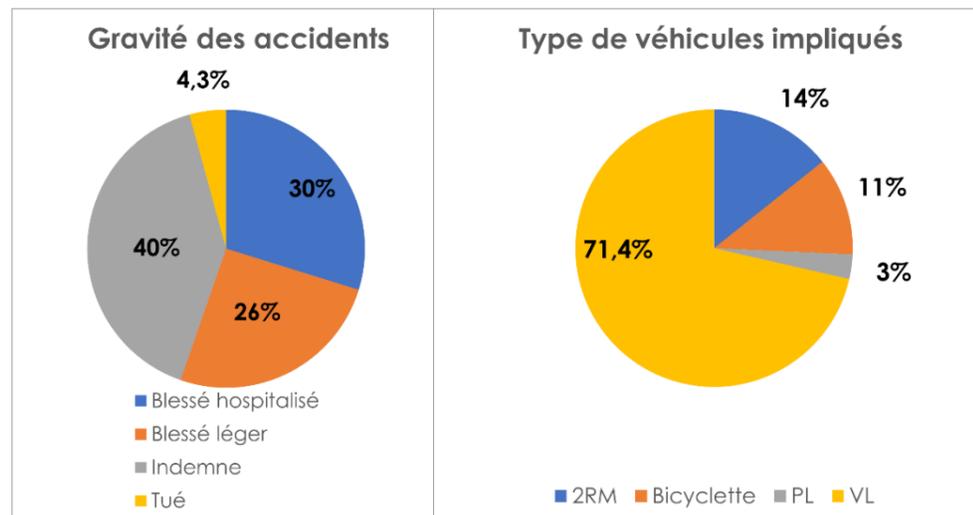


Figure 21 : Gravité et types de véhicules impliqués dans des accidents – Commune de Biganos

Les modes motorisés et notamment les **voitures particulières** sont particulièrement touchés par l'accidentologie à Biganos (**71.4% des véhicules impliqués**), suivis par les **deux roues motorisés (14% des véhicules impliqués)**

Des zones particulièrement accidentogènes ont été identifiées notamment le long de l'Avenue de la côte d'Argent et de la routes départementale RD3.

La carte ci-dessous en présente la répartition spatiale.

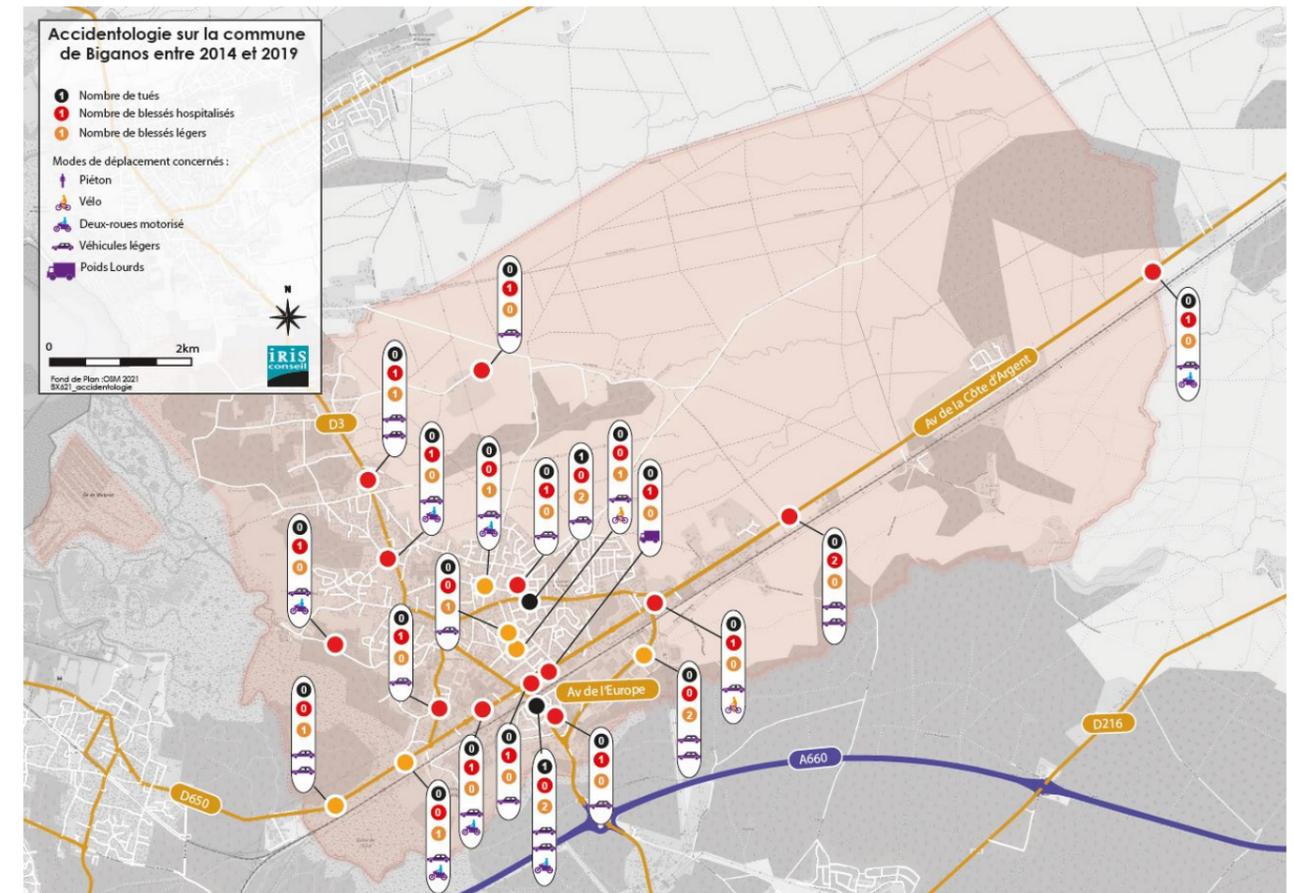


Figure 22 : Carte d'accidentologie – Commune de Biganos

SYNTHESE

A l'échelle de la commune, l'accidentologie est relativement plus marquée le long des axes à forte circulation (Av. de la Côte d'Argent, RD3, et la Rue Georges Clemenceau). Ces axes supportant les plus fortes densités de trafic et les plus hautes vitesses pratiquées, ils sont davantage susceptibles de s'avérer accidentogènes.

4.5. Analyse des comptages

4.5.1. Trafic journalier

La présente carte identifie les volumes de trafic et les parts de trafics poids lourds mesurés pendant la semaine d'observation. Les données représentées expriment le volume moyen de trafic afférent à chacune des sections recensées sur un jour ouvrable.

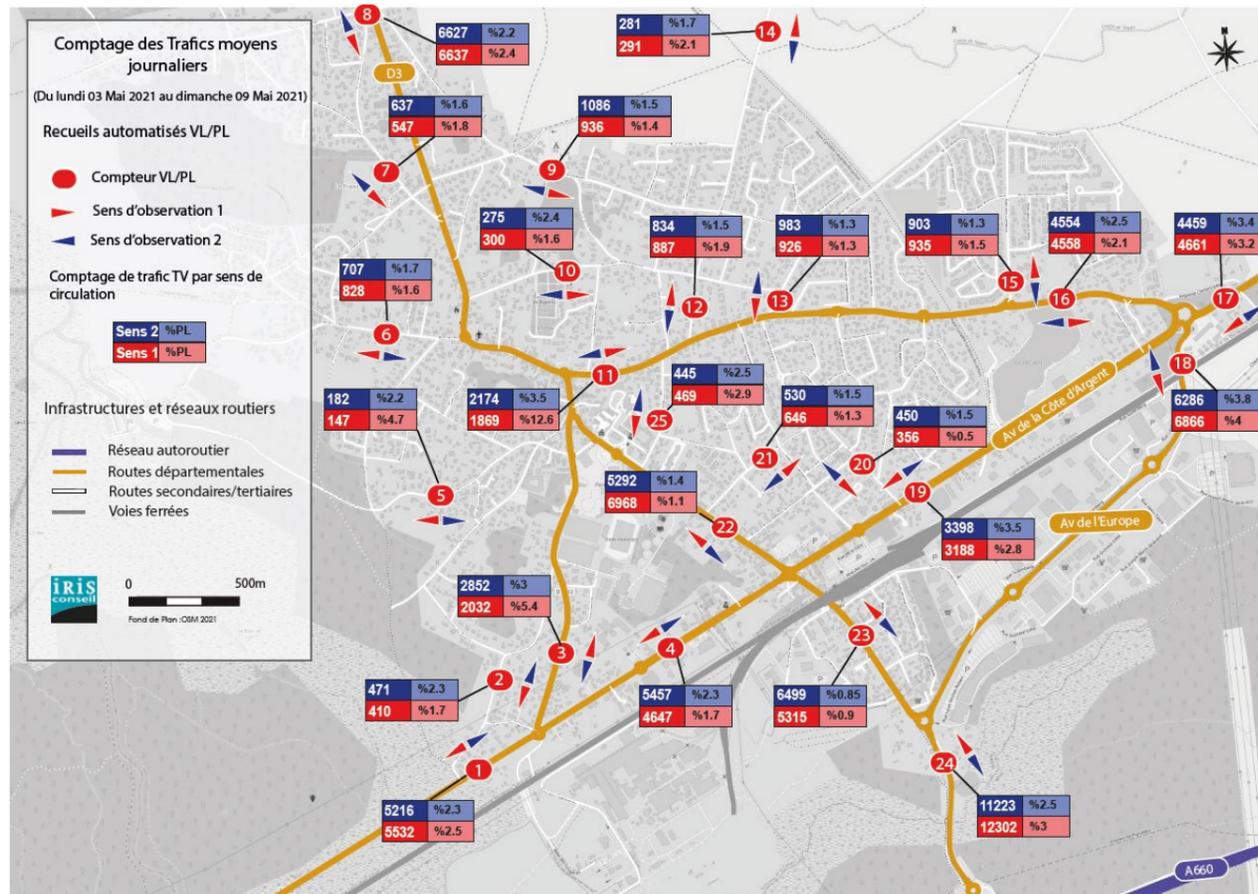


Figure 23 : Carte des débits TMJO observés – Commune de Biganos

Sur la période d'observation, une tendance quant à la répartition des flux circulatoires est identifiable. Le trafic a tendance à être reporté sur la Rue Georges Clemenceau, l'Avenue de la Libération, l'Avenue de l'Europe, l'Avenue de la côte d'Argent et sur l'Avenue de Boïens.

Ce fort report du trafic sur les grands axes circulatoires s'explique par une concentration de l'offre en commerces et services sur ces derniers. Au-delà de ces grands axes routiers, le tissu viaire se raccordant sur les routes structurantes dessert principalement des zones à caractère résidentiel, expliquant une plus faible fréquentation.

Au regard du développements des activités dans la zone commerciale de la Cassadotte, le trafic observé est susceptible de croître dans les prochaines années, conséquence d'une aire d'attraction de plus en plus importante.

4.5.3. Comptages directionnels

Dans le cadre de l'état des lieux, des comptages directionnels ont été effectués afin de mesurer la répartition du trafic au niveau des points stratégiques circulatoires. Les comptages ont été réalisés pendant un jour ouvrable type sur deux périodes de pointe :

- La période matinale, HPM, entre 8h-9h
- La période du soir, HPS, entre 17h-18h.

Les cartes présentées ci-après illustrent les résultats obtenus à l'issue des comptages réalisés

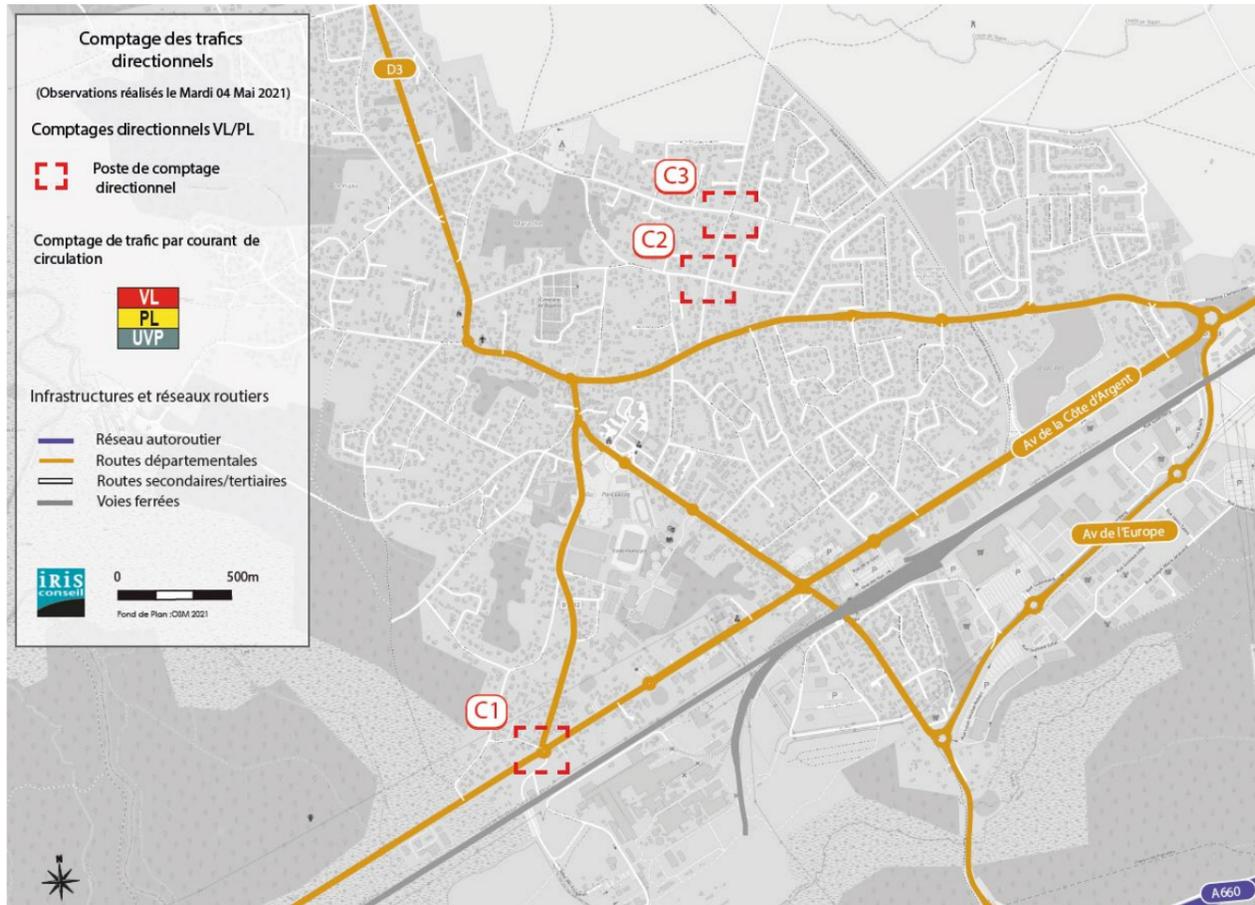


Figure 24 : Plan de repérage comptages directionnels observés en périodes de pointes – Commune de Biganos

- C1 : rond point Côte d'Argent x rue des Boïens
- C2 : rue des Chataigniers X rue d'Ayguemorte
- C3 : rue d'Ayguemorte X rue Gambetta

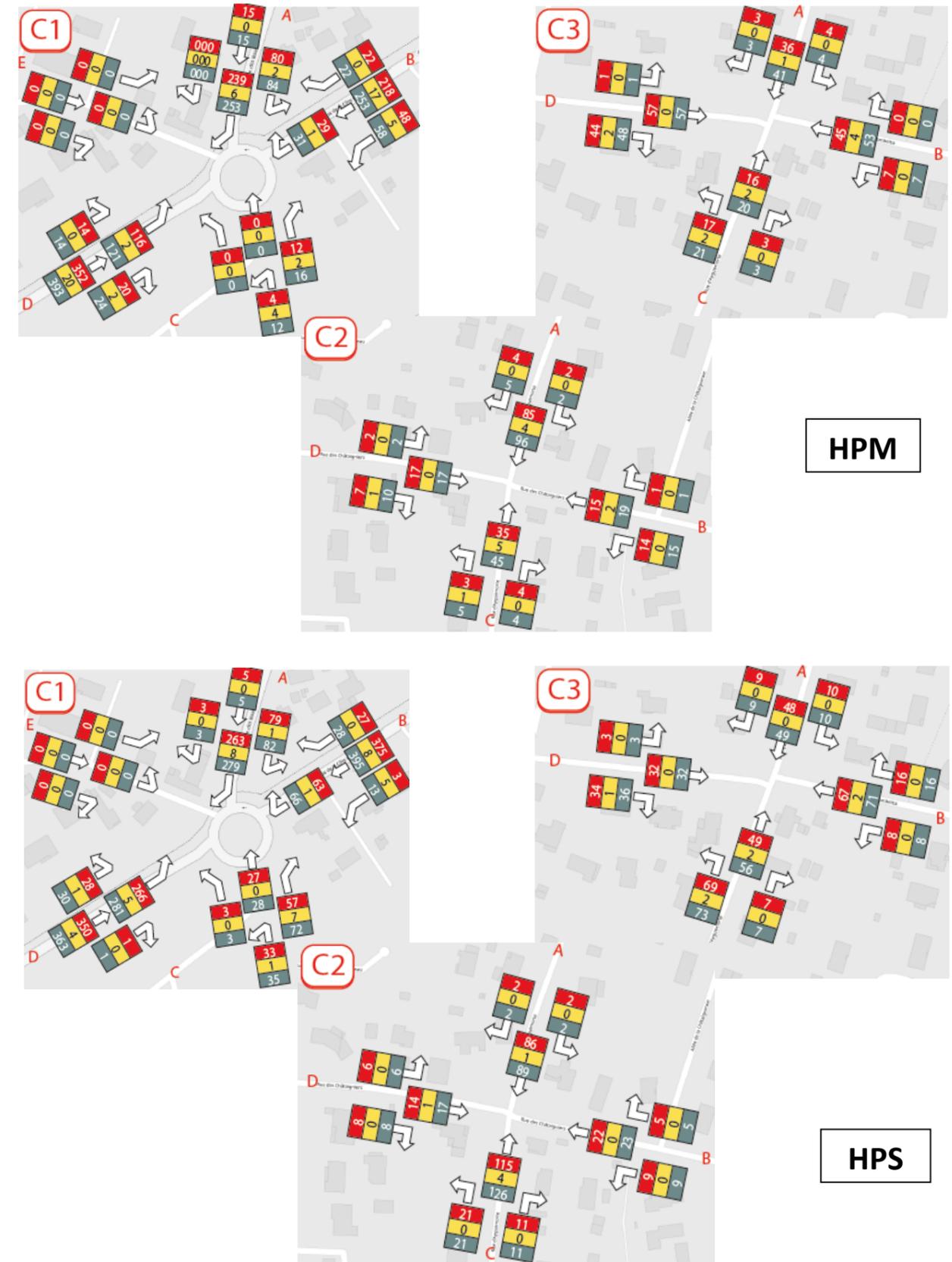


Figure 25 : Comptages directionnels observés en périodes de pointes – Commune de Biganos

4.5.1. Principales origine-destination

A l'exception de la présence d'une zone d'activité industrielle et commerciale au Sud de la commune, le périmètre étudié revêt un caractère fortement résidentiel. Les flux mesurés au cours des deux périodes de pointe (du matin et du soir) révèlent une dynamique pendulaire des déplacements.

Au cours de l'HPM, les résidents quittent leurs logements afin de rejoindre leurs emplois, transitant via les axes structurants desservant le secteur. Les principaux flux observés dans le cadre de notre enquête origine-destination concernent des déplacements Nord-Sud ou Sud-Nord, avec une légère prédominance des déplacements Nord-Sud. Les flux vers l'Est et vers l'Ouest de la commune restent minoritaires, expliquant le report relativement fort du trafic sur la RD3 et ses embranchements au cours de l'heure de pointe.

La carte ci-dessous illustre les principaux résultats observés au cours de l'HPM

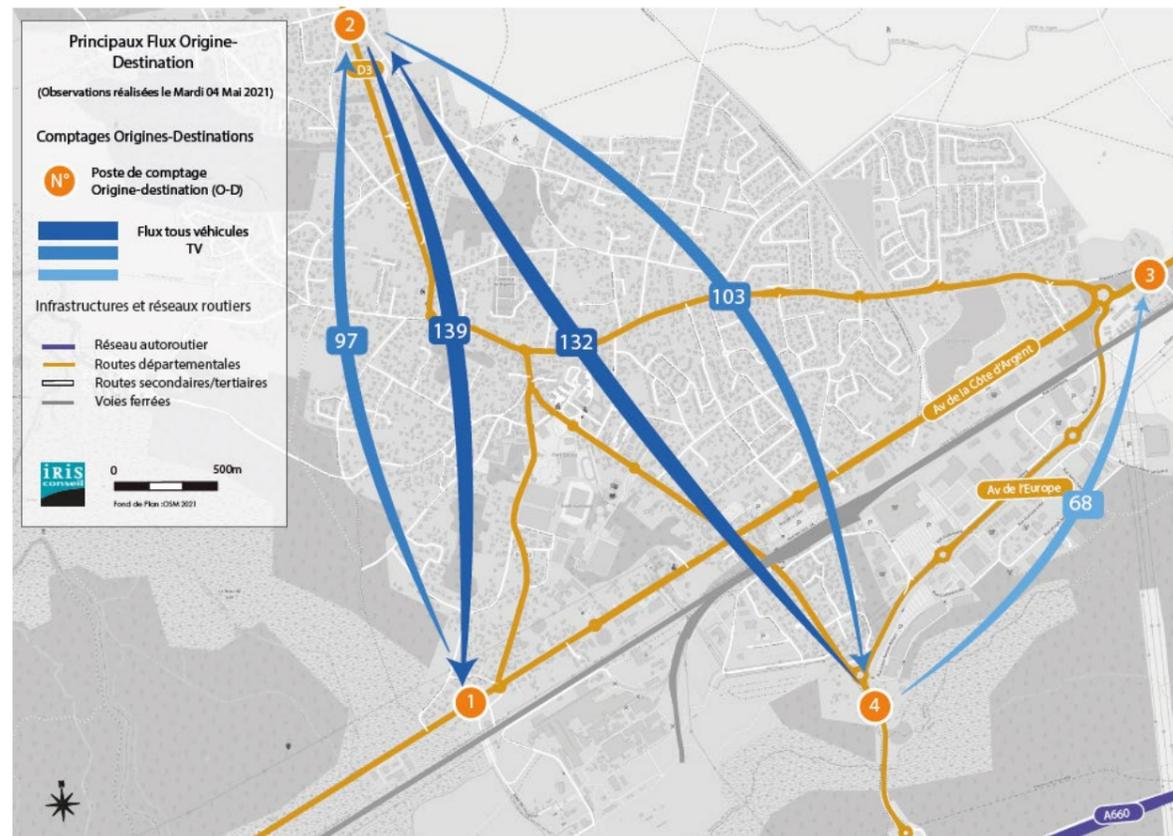


Figure 26 : Comptages O-D observés en HPM – Commune de Biganos

Au cours de l'heure de pointe du soir (HPS), la tendance globale de déplacement reste sensiblement similaire. Les déplacements Nord-Sud ou Sud-Nord restent prépondérants avec une inversion de la tendance globale en faveur des déplacements Sud-Nord qui deviennent majoritaires. Cette inversion de la dynamique des déplacements observés concerne également les flux vers l'Est et l'Ouest de la commune, où les déplacements deviennent prépondérants en direction des territoires à l'Est de Biganos

(La teste-de-Buch, Gujan-Mestras, ...). Au cours de cette période, un effet d'entonnoir est observé afin de rejoindre la partie de la RD3 située au Nord de la commune.

La carte ci-dessous illustre les principaux résultats observés au cours de l'HPS:

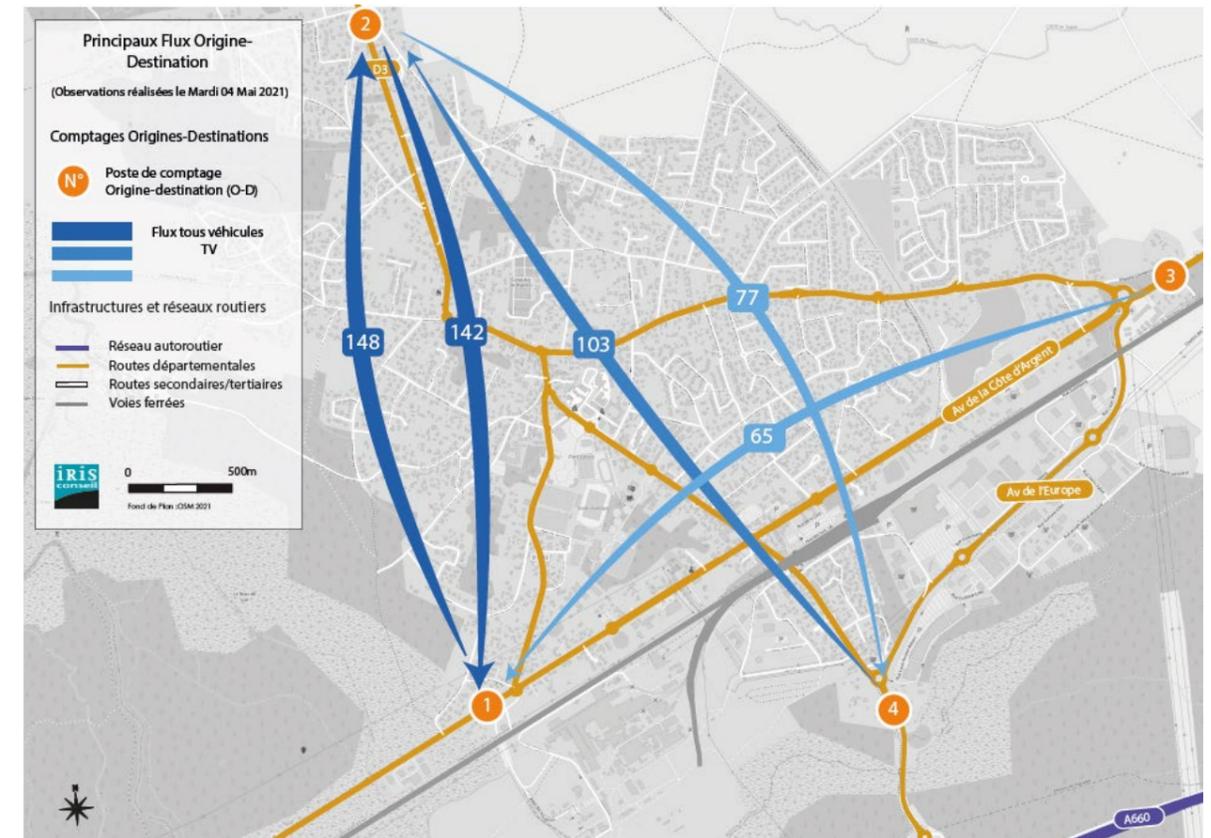
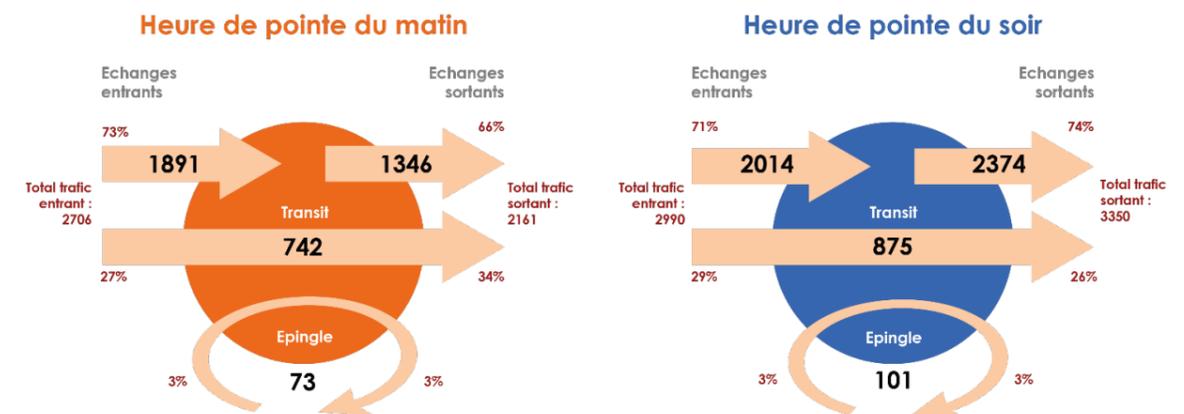


Figure 27 : Comptages O-D observés en HPS – Commune de Biganos

L'enquête a permis de chiffrer les parts de transit présentes sur la commune de Biganos.



Il en ressort qu'aux heures de pointe du matin et du soir, environ 30% des flux entrant et sortant du territoire sont en transit.

- Les parts de transit correspondent nombre de véhicules traversant la commune sans s’y arrêter. Il est considéré que les véhicules en transit n’apportent donc rien à la commune.
- Lorsqu’un véhicule s’y arrête pour profiter d’un service de la commune, il est considéré comme flux entrant (travail, commerce, gare, collège, ...)
- Lorsqu’un véhicule sort de la commune après y avoir profité d’un service (logement, travail, école, commerce,) il est considéré comme un flux entrant.

Cette valeur de transit (30%) correspond à ce qui est observé sur des communes similaires. A première vue il semble difficile de diminuer ces parts compte tenu de la localisation de la commune, au croisement de deux routes départementales importantes à l’échelle du bassin de vie (D3 et D650)

4.5.2. Vitesses pratiquées

D’un point de vue global à l’échelle de la commune, les vitesses observées sont modérées sur la plupart des axes routiers de la Commune. Les vitesses les plus élevées ont été relevées sur l’Avenue de la côte d’Argent, la R. Georges Clemenceau, la RD3, ou encore la rue des Boïens. Bien que souvent en dessous des limites réglementaires, la vitesse relativement élevée sur ces sections et la présence d’aménagements partagés (véhicules-modes doux) peu sécuritaires sur certaines d’entre-elles est un facteur à risque non négligeable. L’exemple de la R. Georges Clemenceau illustre bien cette situation conflictuelle. Le différentiel des vitesses pratiquées entre d’une part les véhicules circulant sur la voie, et d’autre part les cyclistes se trouvant sur les bandes cyclables (non protégées), est à l’origine d’un sentiment d’insécurité et d’inconfort.

Afin de comparer ces données avec les limitations de vitesses en vigueur sur la commune, la carte présentée en figure 29 illustre les vitesses réglementaires autorisées à l’échelle de la commune.

Nous remarquons qu’au droit des zones 30, les limites de vitesse peinent à être respectées, particulièrement dans le centre-ville, où des écarts moyens allant jusqu’à 12 km/h ont été constatés. Dans les zones limitées à 50km/h, les limitations de vitesses sont plutôt bien respectées. Des écarts ont cependant été relevés à l’entrée Ouest de la commune (Via l’Av de la Côte d’Argent) et à la sortie Nord de la commune (via la D3), avec +5 à +15km/h.

Des problèmes de lisibilité de la signalisation ont également été identifiés, particulièrement concernant la nuance entre instauration de zones 30, et la limitation ponctuelle de la vitesse à 30 km/h sur certaines portions de la voirie.

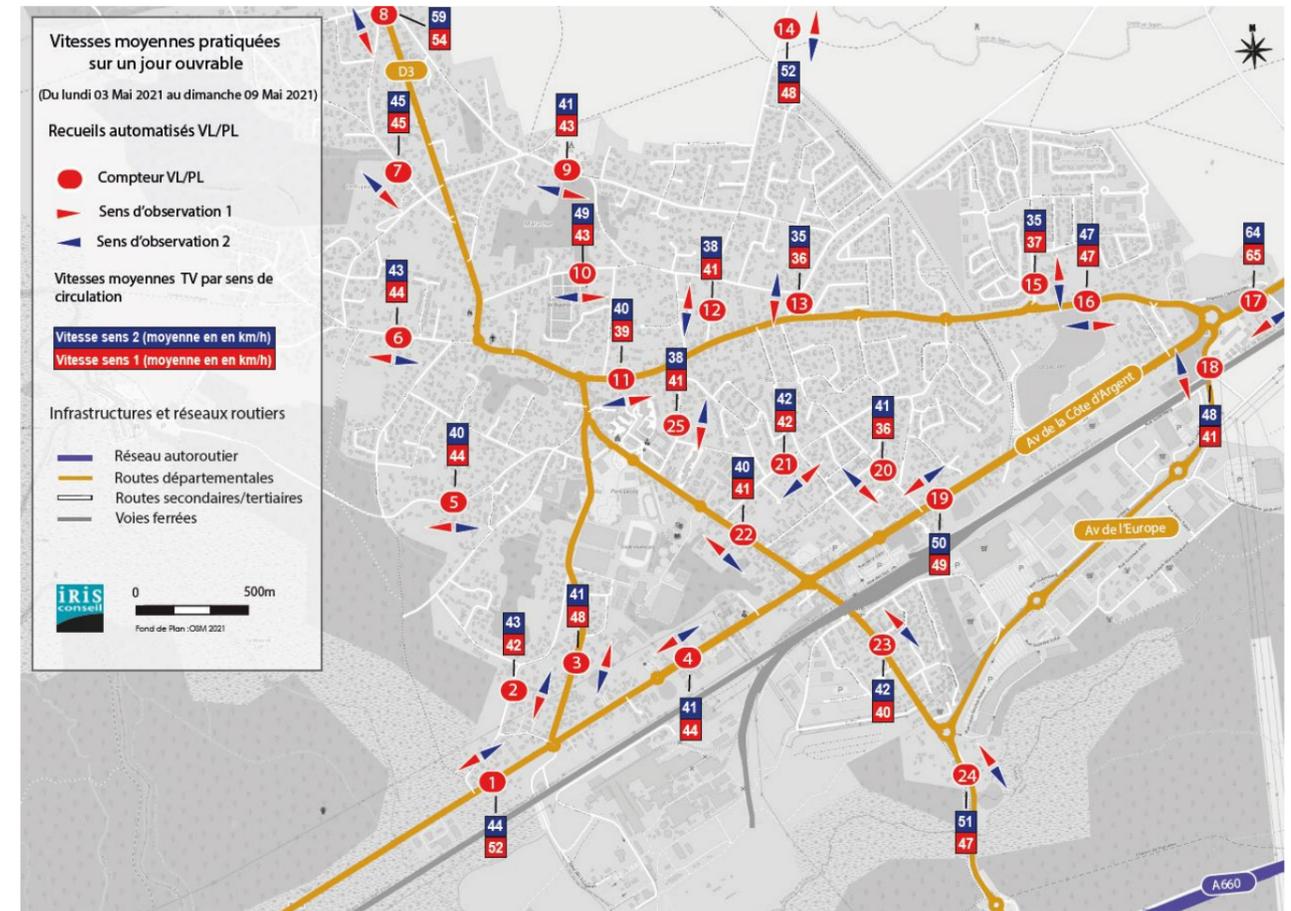


Figure 28 : Relevés des vitesses moyennes observées en jour ouvrable – Commune de Biganos

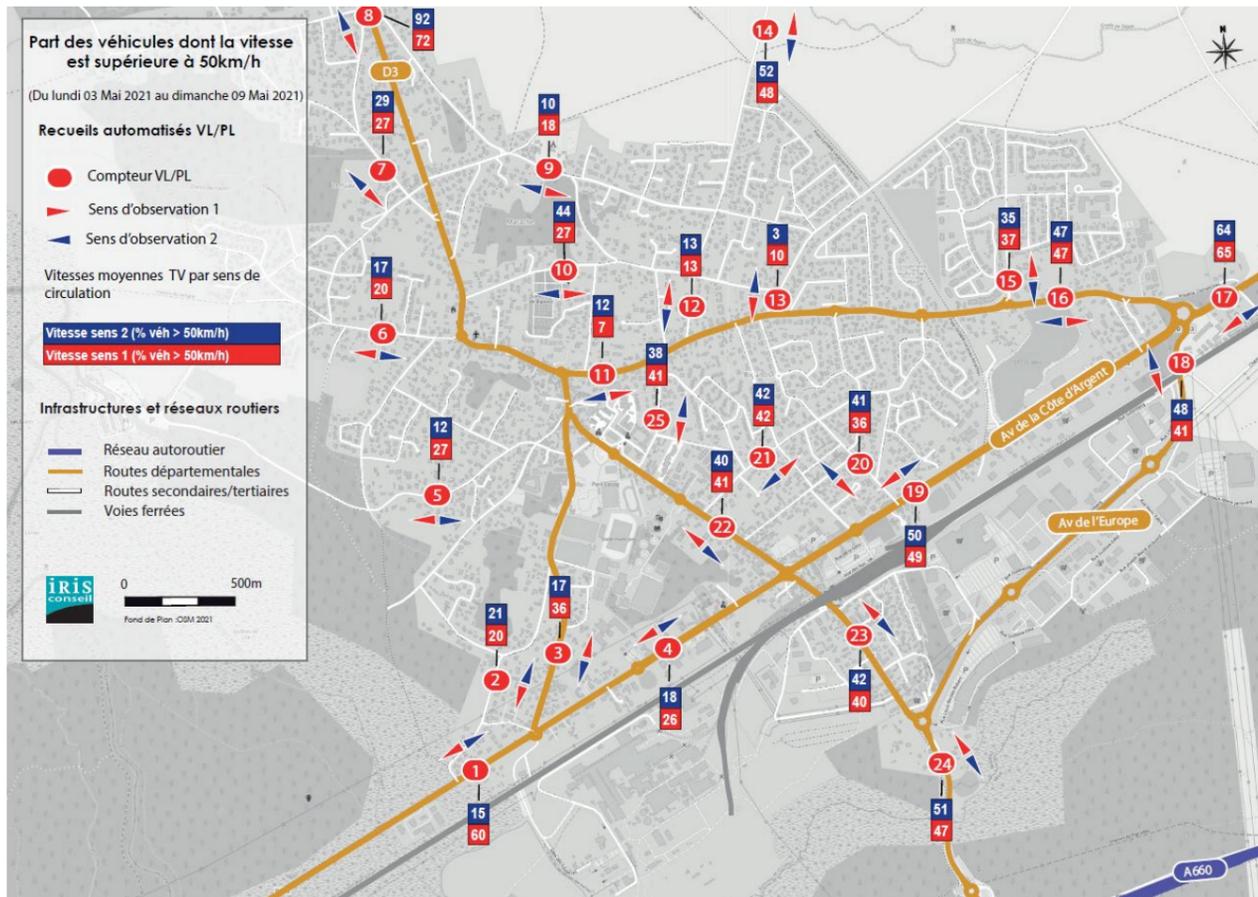


Figure 29 : Relevés des vitesses observées en jour ouvrable – Commune de Biganos

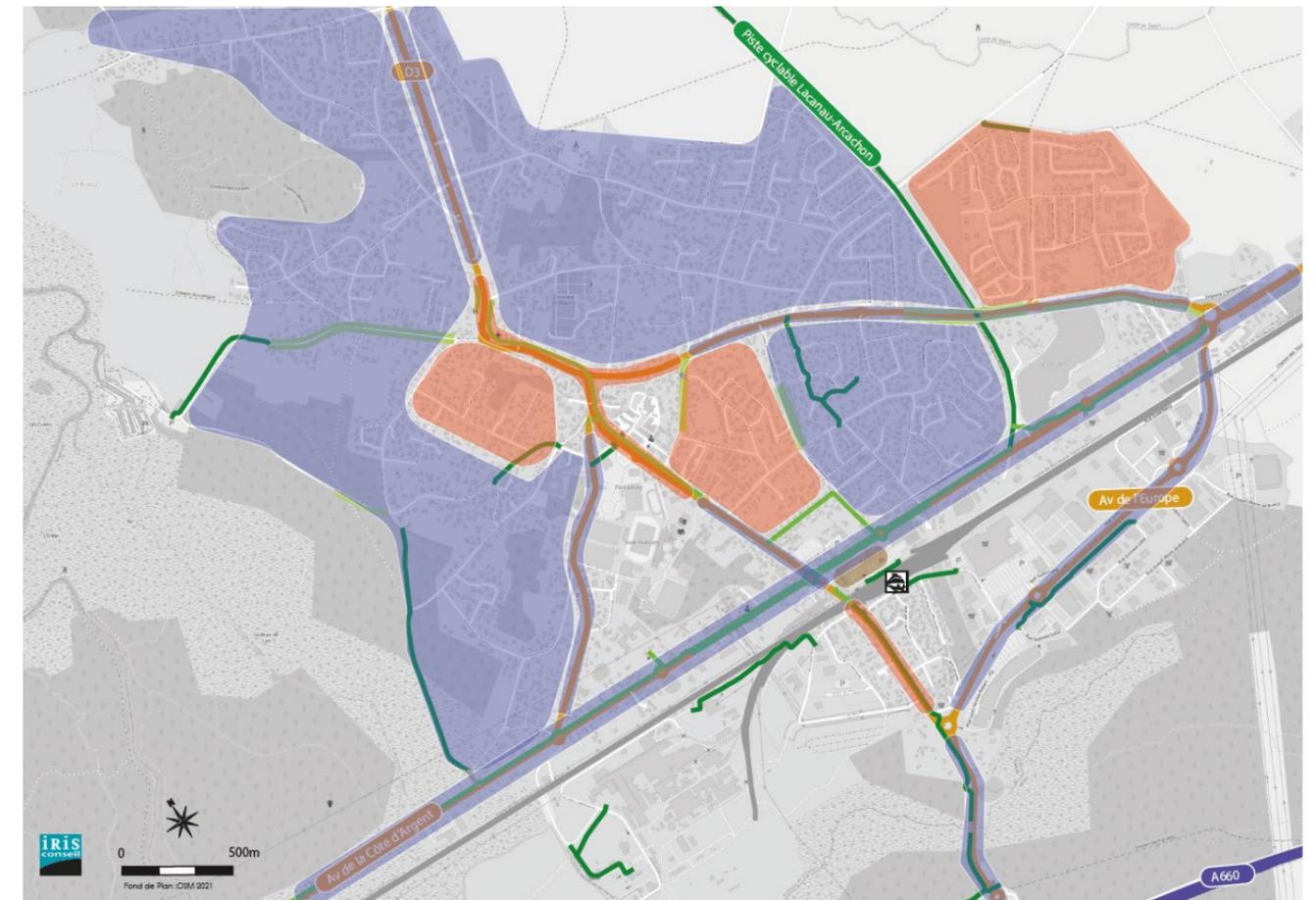


Figure 30 : Carte des vitesses réglementaires autorisées - Biganos

SYNTHESE

Les comptages réalisés révèlent un manque de rigueur des automobilistes quant au respect des zones 30 présentes sur le territoire. Parmi les facteurs contribuant à la généralisation de ce constat, on peut évoquer un problème d'uniformisation des zones 30 ou encore des problèmes de signalisation (absence de panneaux, localisations de panneaux inadéquates, ...)

5. PROJETS CONNEXES SUR LE TERRITOIRE

Conformément au souhait de la commune d'accueillir 13.000 habitants à horizon 2030 exprimé dans le PLU, le territoire Boïen se trouve en pleine mutation urbanistique et économique. Profitant de cet élan, une série de projets urbains marqueront l'évolution du territoire à court, moyen, et long terme. L'analyse des documents d'urbanisme en vigueur à l'échelle de Biganos nous a permis d'identifier les programmes et orientations stratégiques et réflexion sur le territoire.

Tel que définis dans le PLU, les OAP prévues sur les zones d'urbanisation future concernent les secteurs suivants :

Logique d'intervention	Nom de l'OAP	Vocation dominante
Densification urbaine	Secteur de Marache	Habitat
	Secteur de Victor Hugo	Habitat
	Pomponne	Habitat
	Argentières	Habitat
	Pujeau	Habitat
Urbanisation	Centre bourg	Habitat
	Bourg-Ouest	Habitat
Renouvellement urbain	ZAC centre-ville	Mixité urbaine
Liaison routière	Voie d'évitement (Biganos)	Routier

La dominante résidentielle des différentes orientations adoptées se veut cohérente avec les ambitions formulées par la commune. Un objectif de production d'environ 2 020 nouveaux logements à l'horizon 2030 est évoqué dans le PLU. D'après les informations obtenues auprès des services locaux d'urbanisme, le futur parc d'habitat est constitué de la manière suivante :

- OAP Marache: 180 logements
- OAP Victor Hugo :90 logements
- OAP Pomponne (programme KHOR, Lac Vert) : 96 logements
- OAP Pujeau : 40 logements environ
- OAP ZAC centre-ville : 793 logements.

La création d'une voie d'évitement émerge d'une volonté de décongestionnement du centre bourg du trafic poids lourds, celui-ci étant principalement reporté sur le rond-point Boïen x Côte d'Argent x Ch.de l'Agneau, il est source de nuisances circulatoires, sonores, et environnementales en lien avec la dégradation de la qualité de l'air du centre-ville. Porté par la commune, ce projet prévoit de s'ancrer au Sud de celle-ci, empruntant un tracé actuellement à l'étude dans le secteur du Pont Neau et du giratoire de sortie l'A660. Cette future voie d'évitement ne fait pas l'objet d'un emplacement réservé mais devra se conformer aux éléments programmatiques de l'OAP dans laquelle elle s'insère.

Du point de vue des temporalités, le seul projet envisagé à court terme concerne l'OAP de la Pomponne. Les projets concernant les OAP Argentières et Marache sont bloqués par la Préfecture, en vertu des

modalités de la loi Littoral. Le reste des projets, de par leur zonage urbanistique, sont non urbanisables immédiatement, et sont par conséquent ancrés dans des temporalités moyennes à longues.

En complémentarité avec les OAP prévus, une requalification de l'ancienne caserne des pompiers est envisagée. Un parc d'habitat d'environ 40 logement va y être proposé par Gironde Habitat.

En parallèle, sont également prévus :

- La création de 100 logements à proximité de l'école du Lac Vert
- La création de 60 logements sur l'emprise actuelle de l'Hôtel de France et le parking en face
- La requalification de la traversée de la voie ferrée au niveau de l'Avenue de l'Europe. Une meilleure intégration des modes doux y est recherchée
- Le projet de création d'une passerelle piétonne dans le secteur Gare
- La création d'une voie d'évitement PL-Sud Biganos
- Projet d'uniformisation du jalonnement et de la signalétique du réseau cyclable communal, porté par la COBAN
- Projet COPENHAGENIZE portant sur la mise en place d'une signalétique spécifique au niveau de la Gare de Facture-Biganos, porté par le pays de Barval
- Projet de voie de contournement du Nord Bassin (PPDNB), en vue de l'apaisement de la circulation sur la RD3 (3 scénarios actuellement à l'étude) – Reprise de l'étude au niveau de la COBAN

La carte présentée ci-dessous synthétise les principaux projets évoqués dans cette partie :



Projets connexes sur le territoire

Projets prévus

- Projets de création de logements
- Projets routiers (requalification/contournement)
- Projet de création de secteur à vocation mixte

Zonages PLU

- Zones 1AU- Terrains affectés à l'urbanisation organisée
- Zones 2AU- Urbanisation à long terme via modification du PLU
- Zones 1AUZ- Recomposition urbaine sous forme de ZAC
- Zones UY- Vocation économique et industrielle
- Zones UI- Vocation industrielle

BIGANOS
Porte du bassin

iris
conseil

Figure 31 : Cartographie des projets futurs – Commune de Biganos

6. SYNTHÈSES DES DYSFONCTIONNEMENTS CONSTATÉS

Dans le cadre de l'état des lieux et à l'issue de la concertation réalisées, des points de dysfonctionnement multithématiques ont été identifiés.

En lien avec l'aménagement routier du territoire et l'accessibilité de ses centralités :

De par la demande croissante autour des activités en développement dans la zone commerciale de la Cassadotte, des besoins supplémentaires en matière d'accès routiers et de stationnement sont à anticiper. En l'état actuel, Le pôle commercial, à l'instar de la zone d'activité dans laquelle il est implanté, se caractérise par une domination de l'emprise dédiée au stationnement automobile. Le développement de la zone d'activité devra œuvrer à une meilleure intégration fonctionnelle et une plus grande diversité en termes d'espaces publics proposés. D'un point de vue urbanistique, une vision d'ensemble fondée sur une logique multimodale est attendue.

Au-delà du périmètre de la zone commerciale, plusieurs constats ont été établis à l'échelle du territoire communal :

- Un **manque de lisibilité de la hiérarchie du réseau routier**. L'analyse du réseau viaire de Biganos permet de mettre en évidence un système de voies en impasses connectant les divers lotissements aux voies principales. La multiplicité de ces voies et des accès privés desservant les habitations contribue à la complexification de la compréhension et de l'usage du réseau viaire, notamment auprès des visiteurs ponctuels de Biganos.
- Des problèmes de **stationnement illicite** et d'excès de vitesse sur la rue des Canadiens
- Saturation des stationnements dans le secteur de la Mairie en heures de pointes liée à une concentration des services dans le centre-ville (écoles, maire, poste, ...)
- Une forte **circulation des poids lourds** au niveau du rond-point d'accès à la SMURFIT (côté le Teich), à l'origine de conflits circulatoires et d'insécurité au niveau du giratoire en question.
- Un nombre de franchissement de la voie ferrée insuffisant.

En lien avec les aménagements destinés aux modes doux du territoire et leur accessibilité :

Concernant les conditions de circulation des modes doux, plusieurs constats ont été établis :

- Un maillage cyclable discontinu et fragmenté restreint aux axes routiers principaux. La desserte des quartiers résidentiels reste faiblement prise en compte.
- Des aménagements cyclables aux conditions d'usages insécures sur les voies partagées avec la circulation automobile. Le principal point noir se situe au niveau de la rue Georges Clémenceau, où le différentiel de vitesses observé est un facteur à risque en l'absence d'aménagements cyclables sécurisés (présence de bandes cyclables uniquement)
- Une piste cyclable vieillissante le long de l'Avenue de la Côte d'Argent
- Un marquage au sol et un jalonnement cyclable à améliorer
- Un besoin en stationnements vélos sécurisés pour un meilleur usage des modes doux sur la commune.

- Des cheminements piétons peu qualitatifs en dehors des parties centrales de Biganos, notamment dans les zones résidentielles.
- Un Besoin en communication auprès de la population concernant les modalités de partage et de bons usages de la voirie.

En lien avec l'offre en transport en commun et les services alternatifs de mobilité :

Relativement à l'usage automobile, la fréquentation des transports publics et les pratiques modales alternatives restent minoritaires chez la population. A ce sujet, plusieurs freins au déploiement de ces modes ont été identifiés, dont notamment :

- La fréquence de passage insuffisante des bus hors des périodes de pointe
- L'incompatibilité entre les horaires des Bus et celles des trains SNCF, freinant le potentiel de rabattement intermodal.
- Le positionnement excentré de certains arrêts de bus par rapport aux lieux d'intérêts
- Un manque de communication autour de la pratique de covoiturage et une difficulté d'identification des aires correspondantes révélés par la population.
- Un recours à l'usage de véhicules électriques très peu répandu

En lien avec l'intégration des quartiers périphériques

D'un point de vue urbanistique, les quartiers périphériques de Biganos ont été pensés selon une logique de périurbanisation. La fonction résidentielle y est prédominante, et on y constate un besoin en matière de services de proximités et de centralités locales. Au regard de cette situation, les résidents de ces quartiers sont contraints de rejoindre le centre-ville dans le cadre de leurs commodités quotidiennes, et ce, malgré des conditions d'accès relativement compliquées. A l'issue de notre état des lieux et d'après les résidents de ces quartiers ayant participé aux ateliers de concertation, plusieurs dysfonctionnements existent, dont notamment :

- Une dégradation progressive de l'état des infrastructures routières dans les parties périphériques de la commune (Tagon, Argentières, Vigneau, ...), en s'éloignant du centre de Biganos.
- L'absence de liaisons cyclables sécurisées entre Biganos-centre et les quartiers périphériques de Tagon et d'Argentières
- Absence de dessertes suffisantes en matière de transports en commun, favorisant le recours à l'usage de véhicules particuliers. Une meilleure offre en matière de fréquences, d'amplitudes horaires, et de liaisons desservies est attendue par les riverains.

La carte présentée ci-dessous spatialise les principaux enjeux et dysfonctionnement identifiés dans le cadre de notre état des lieux.

Réseau viaire - Biganos

Aménagements cyclables

- Pistes cyclables
- Voies vertes
- Bandes cyclables

Infrastructures et réseaux routiers

- Réseau autoroutier
- Routes départementales
- Routes secondaires/tertiaires
- Voies ferrées
- Gare SNCF Factice Biganos

Synthèse des Dysfonctionnements

Prise en compte des modes doux

- Prise en compte indaptée des modes doux
- Aménagements cyclables vieillissants
- Maillage cyclable à densifier
- Absence de continuités cyclables
- Absence de liaisons douces sécurisées
- Aménagements doux à mettre au norme/sécuriser



Dysfonctionnements circulatoires

- Carrefour aux conditions de circulation sensibles
- Phénomènes de saturation des stationnement observés
- Phénomènes d'excès de vitesse et présence de stationnements illicites

Besoin en connexion viaire

- Besoin de multiplication des accès à la zone commerciale
- Besoin de consolidation des liaisons avec les secteurs périphériques
- Nombre de franchissements de la voie ferrée jugé insuffisant par la population



Figure 32 : Carte des Dysfonctionnements observés

7. CONCLUSION

De par son positionnement stratégique aux portes du Bassin d’Arcachon, Biganos est une commune qui concentre des intérêts à diverses échelles d’ancrage sur le territoire. Ces intérêts se concrétisent à travers l’élaboration de projets multiples portés tantôt par le département, la COBAN ou encore la région. L’articulation de ces différents projets est à l’origine d’un urbanisme de transition dont les apports peinent à subvenir aux besoins concrets de la commune et de ses habitants, notamment en lien avec les sujets de déplacement sur le territoire (nombre d’infrastructures, offre en services de transport,...).

En vue de l’élaboration du présent diagnostic, nous avons adopté une approche multithématiques ancrée sur le territoire Boïen et les besoins de sa population. Dans le but de construire une vision partagée autour du devenir du territoire et des pratiques modales afférentes, nous avons opté pour une mobilisation élargie à l’ensemble des parties prenantes désireuses de contribuer à la mise en œuvre de ce projet ambitieux. La réalisation du présent document s’est donc articulée autour des 3 phases principales :

- L’analyse de données statistiques (publiques) disponibles sur le territoire
- La mise à contribution des constatations établies lors de nos visites sur le terrain
- L’identification des besoins concrets des Boïens à travers l’organisation d’activités interactives donnant la libre parole aux participants (rencontres en ligne, ateliers de concertation...)

A l’issue de ce travail, nous avons pu définir les principaux points d’améliorations et les enjeux relatifs à la mobilité au sens large, sur le périmètre communal. La pluralité des choix méthodologiques employés a également permis **d’identifier les principaux objectifs** qui structureront la consistance des livrables attendus lors de la **phase 2 de l’étude, l’analyse prospective**.

Ce prochain jalon du projet, s’appuiera sur les résultats obtenus à l’issue du diagnostic afin de proposer un choix de scénarios ayant vocation à répondre aux objectifs et enjeux définis précédemment. Au cours de cette phase, il en reviendra de détailler les propositions formulées en matière de :

- **Stratégies multimodales** et de **schémas de circulation** à adopter
- **Hiérarchisation** des réseaux
- Prise en charge des **modes doux**
- **Ressources** mobilisables dans le cadre des actions prévues
- **Impacts** corrélés aux actions prévues

Une évaluation multicritère permettra de comparer les diverses propositions et de choisir la plus adaptée, en concertation avec la ville et les diverses parties prenantes mobilisées.

A la fin de la Phase 2, seront donc fournis à la ville :

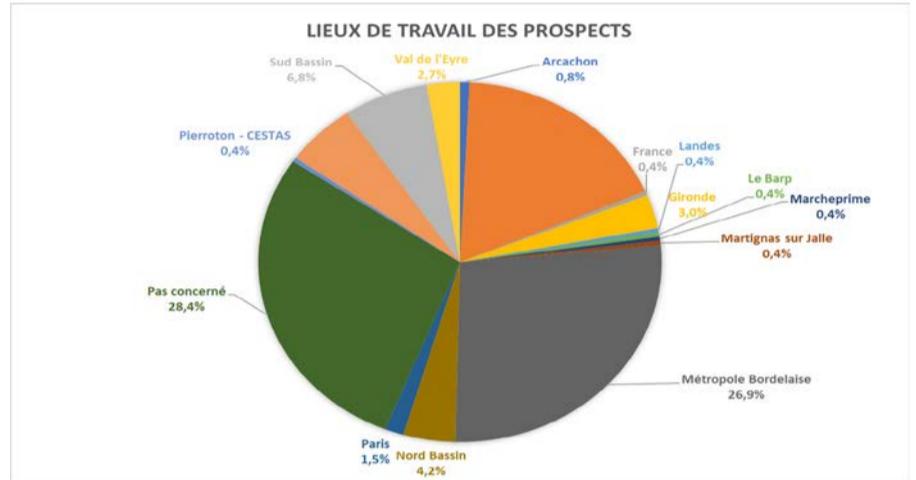
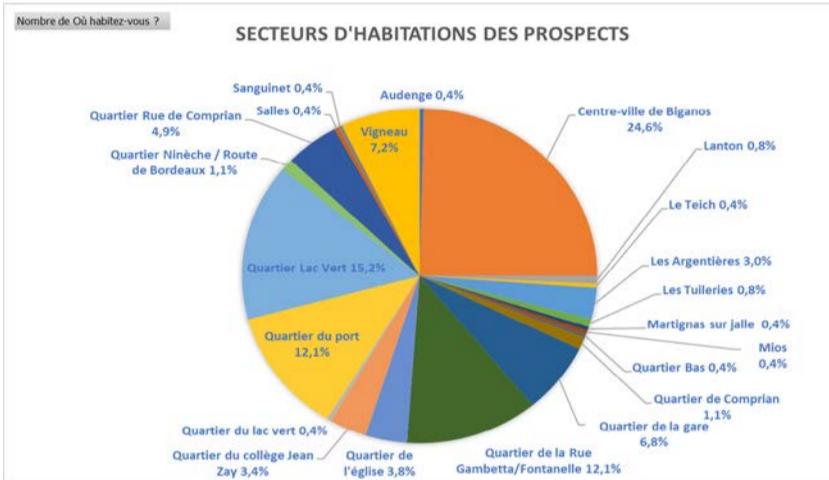
- **Un plan de circulation en plusieurs scénarios**
- **Un plan de stationnement**
- **Un schéma modes actifs**
- **Une charte d’aménagement**

Plan de mobilité - Biganos

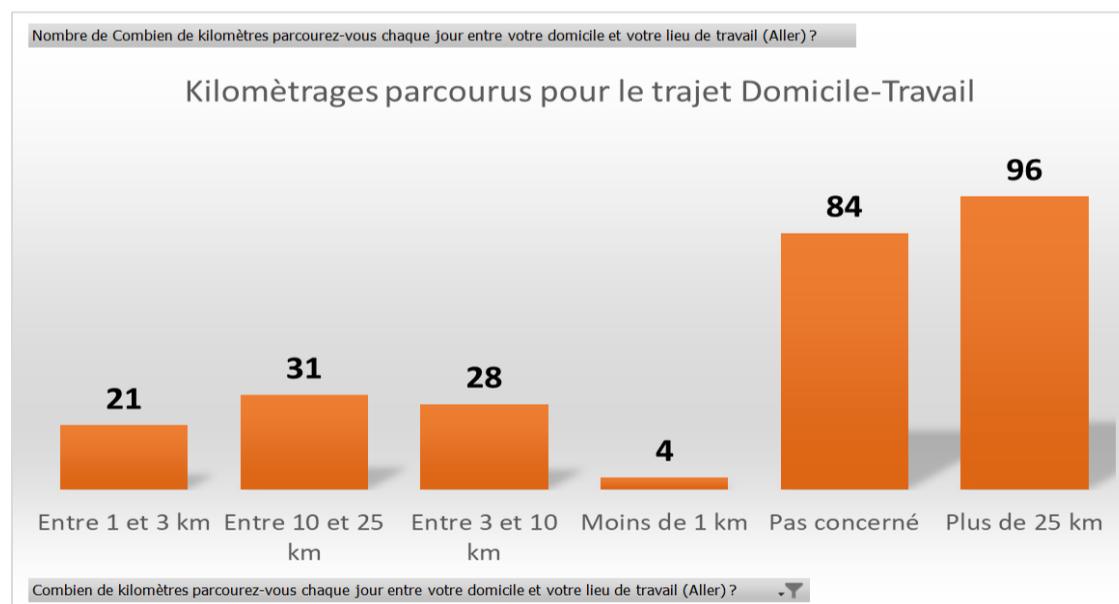
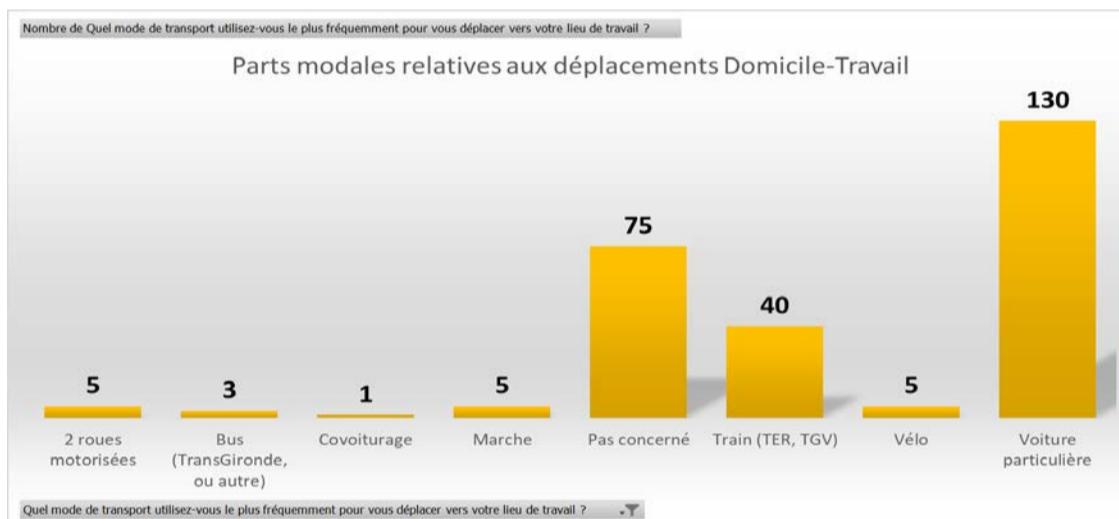
Synthèse du questionnaire en ligne - 264 réponses complètes



Domicile-Travail



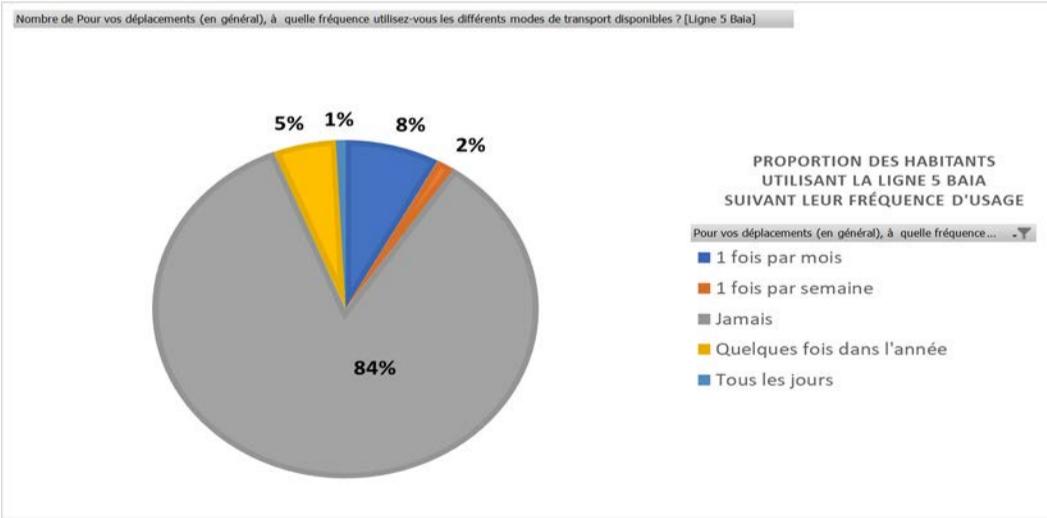
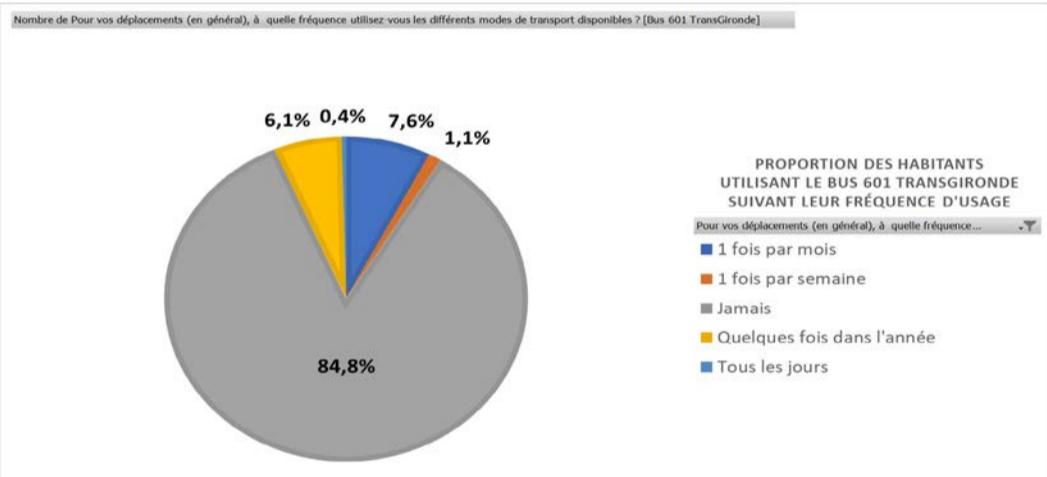
Déplacements-Travail



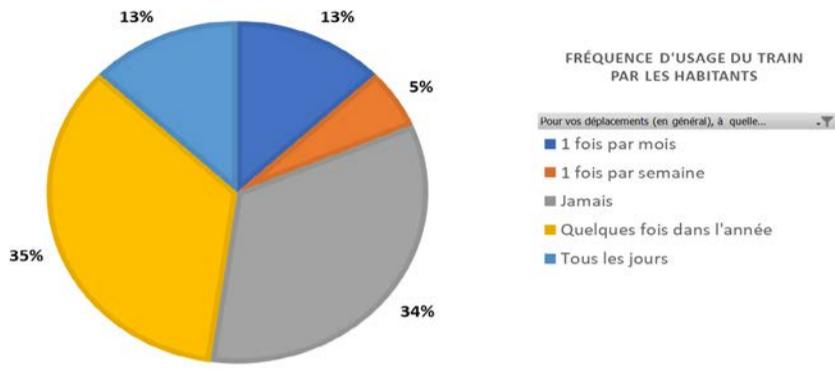
Déplacements-Loisirs



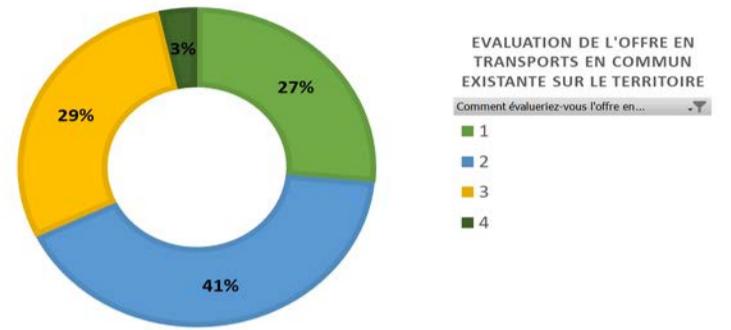
Fréquentation des transports en communs



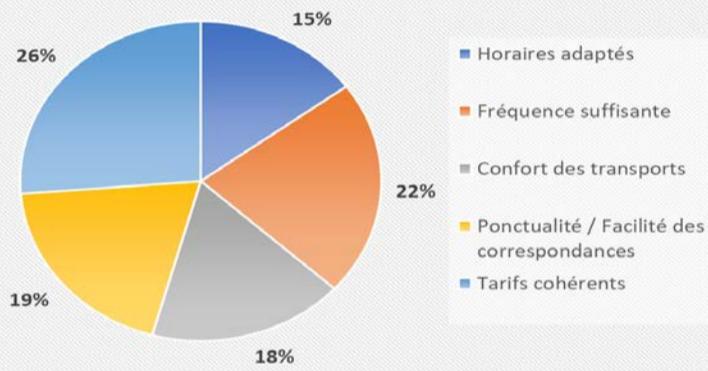
Nombre de Pour vos déplacements (en général), à quelle fréquence utilisez-vous les différents modes de transport disponibles ? [Train]



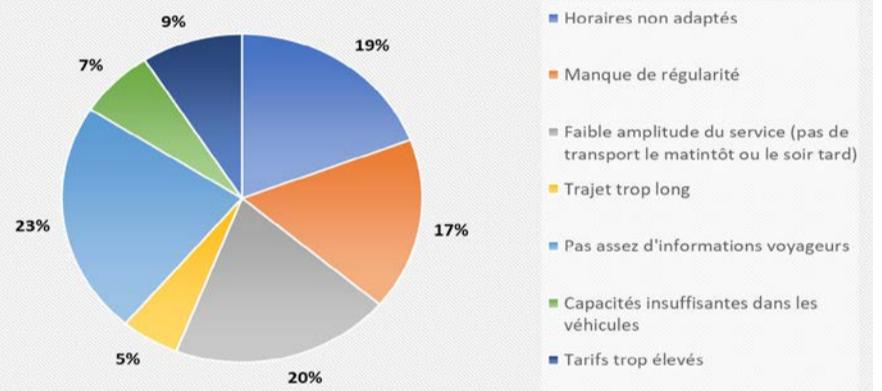
Nombre de Comment évalueriez-vous l'offre en transports en commun existante sur le territoire communal ?



Avantages liés à l'usage des transports publics

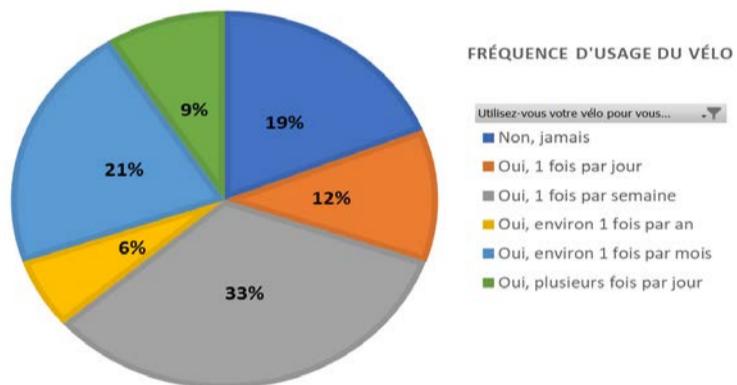


Contraintes liées à l'usage des transports publics

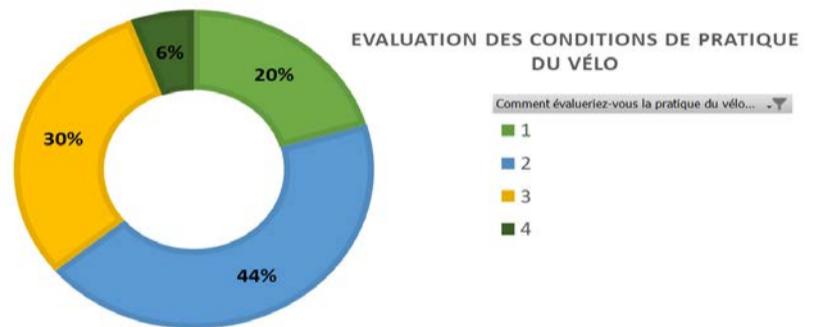


Déplacements Doux - usage du vélo

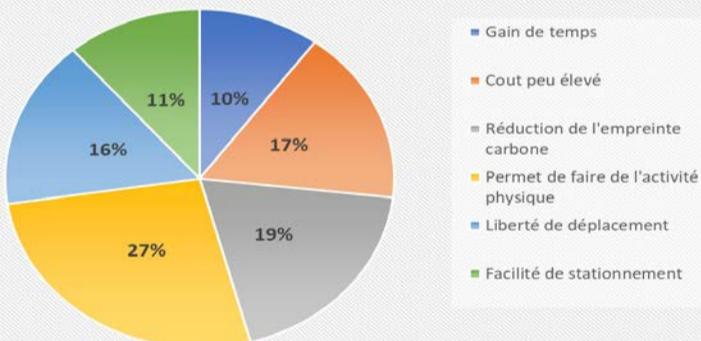
Nombre de Utilisez-vous votre vélo pour vous déplacer ?



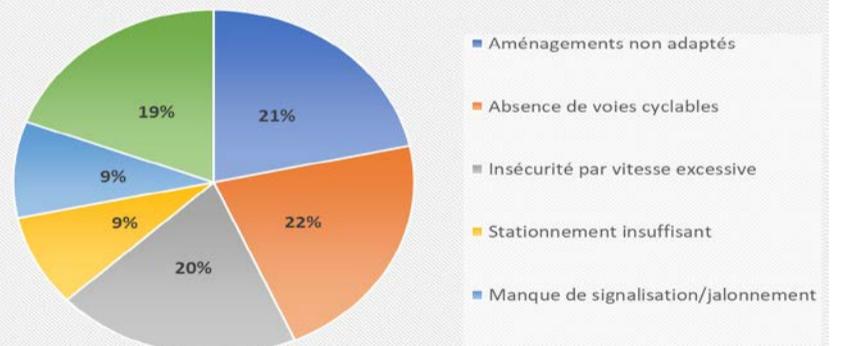
Nombre de Comment évalueriez-vous la pratique du vélo sur le territoire de la commune ?



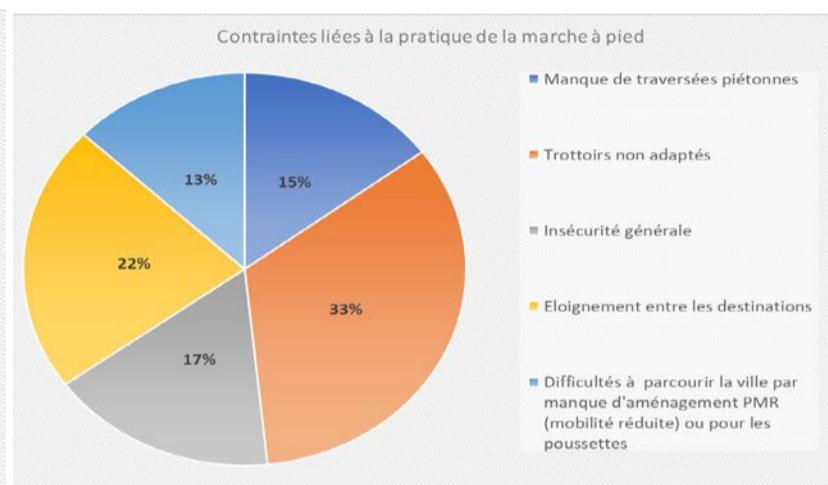
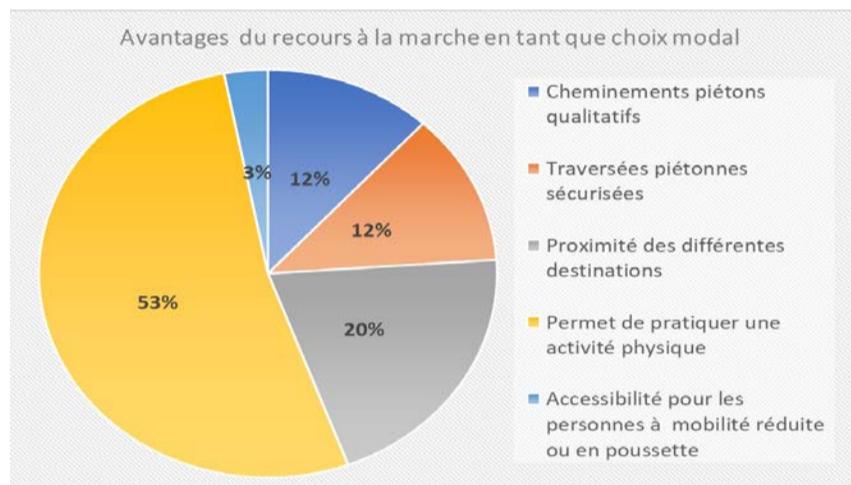
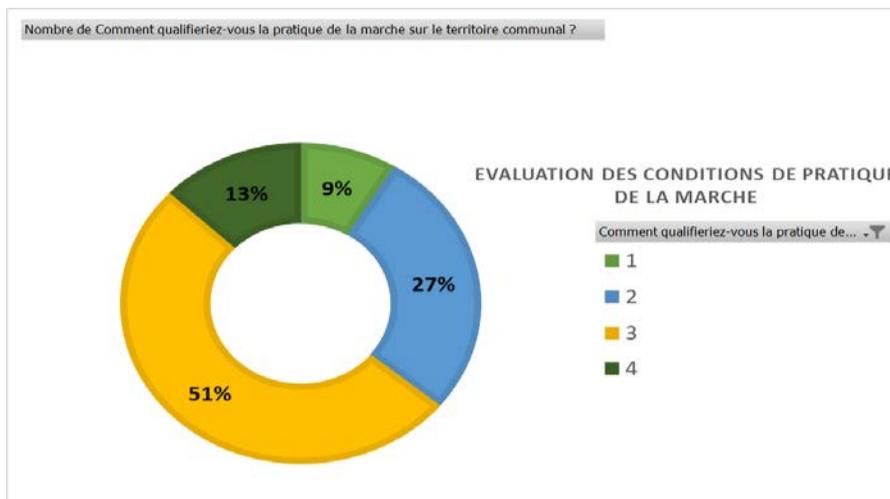
Avantages liés au recours aux déplacements vélos



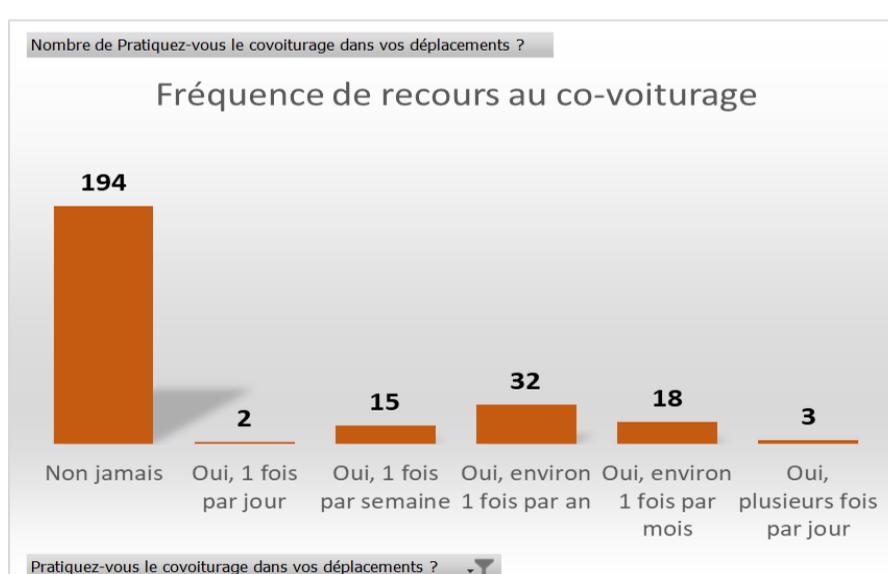
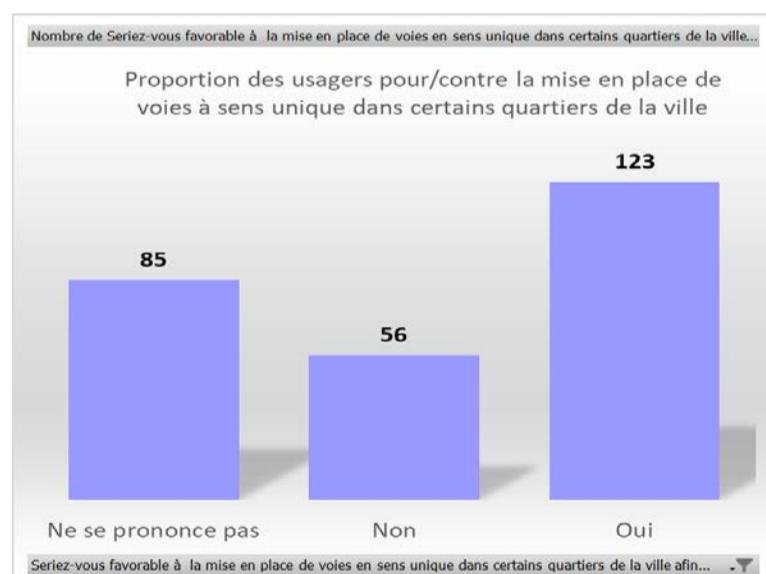
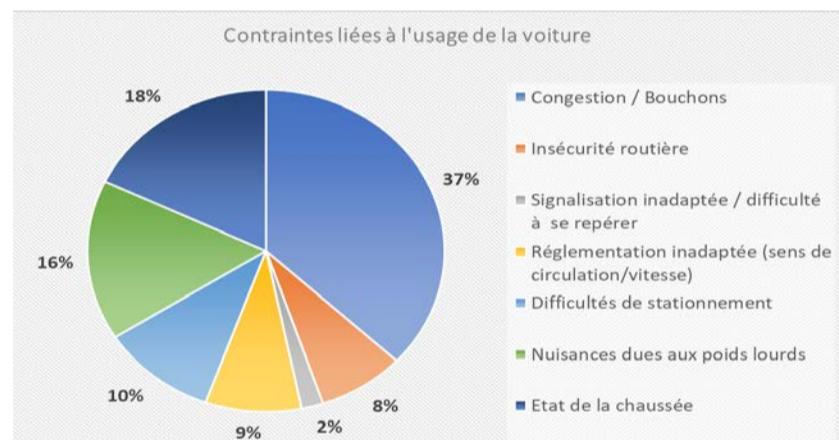
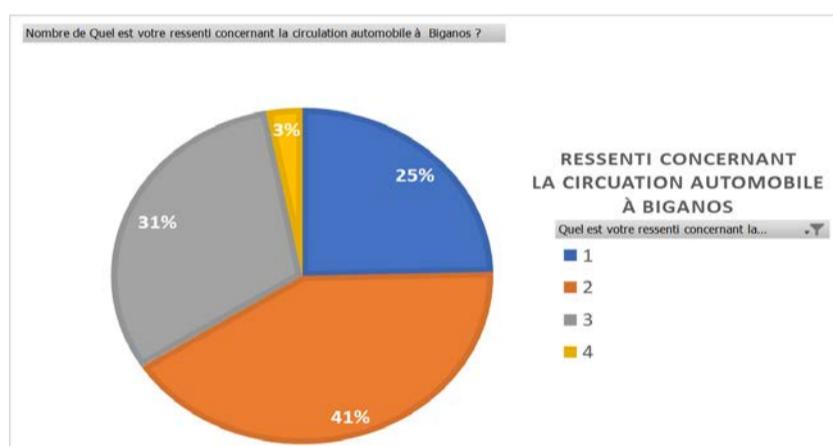
Contraintes liées à l'usage du vélo



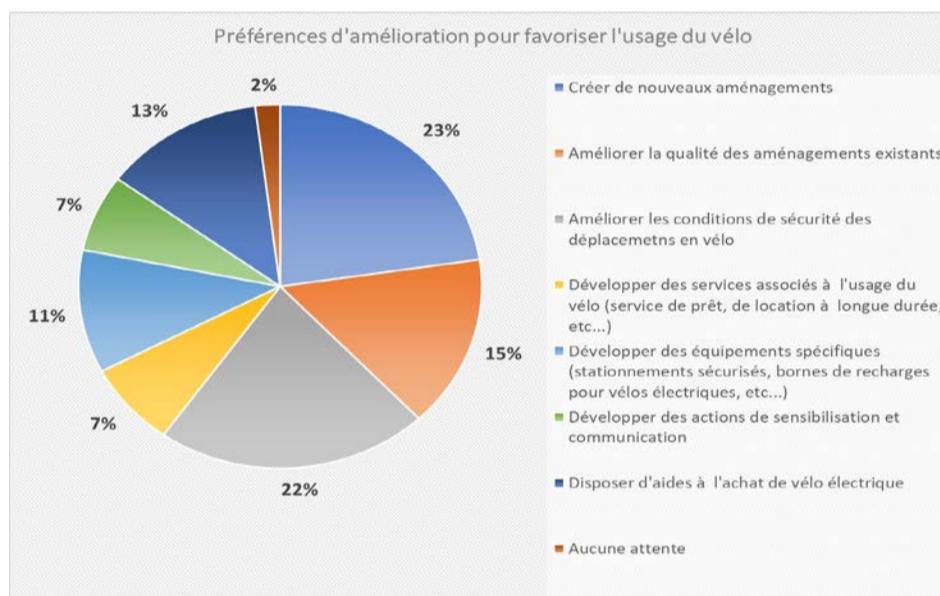
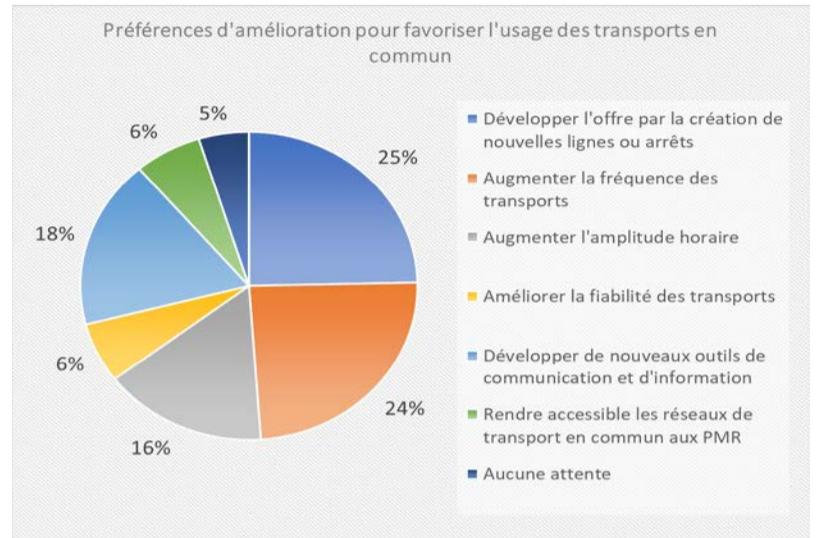
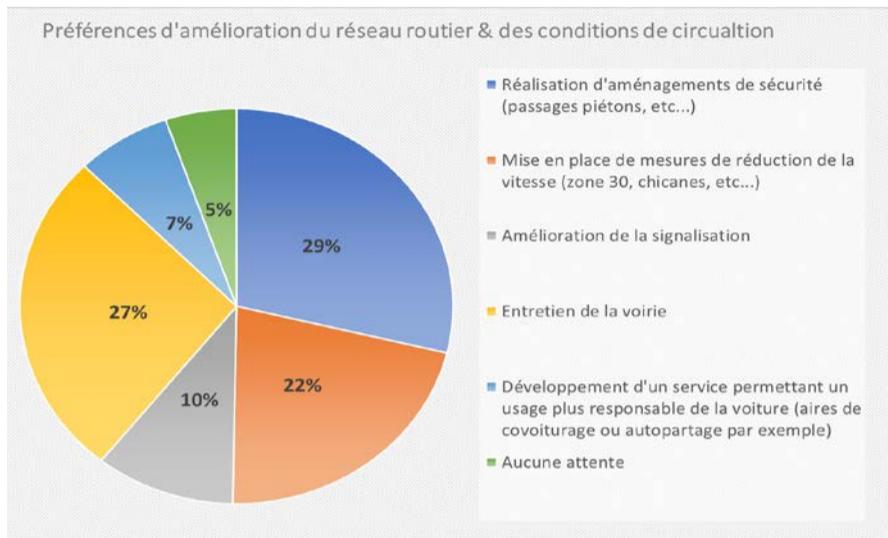
Déplacements Doux - Marche à pied



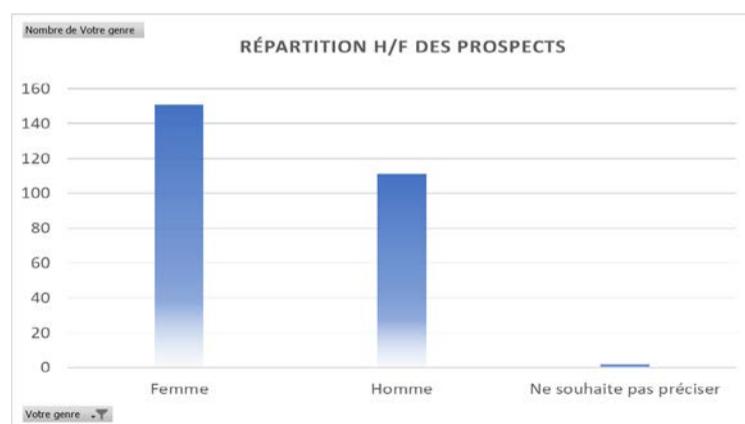
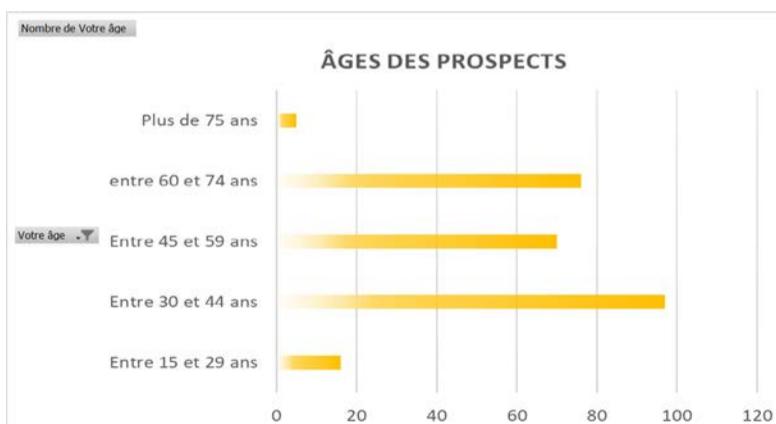
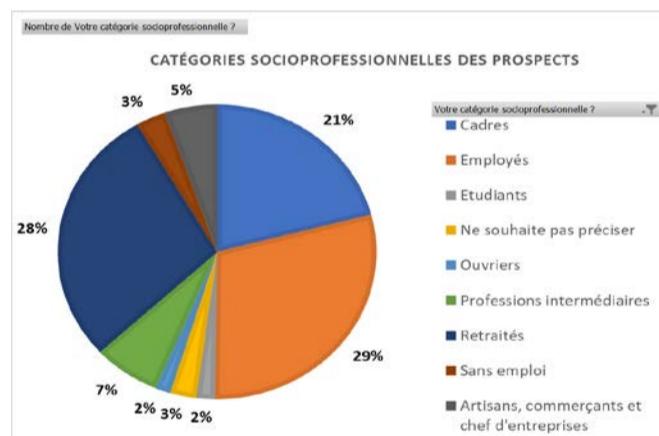
Déplacements automobiles



Préférences d'amélioration



Profil des prospects



Ville de Biganos

Elaboration du plan de mobilité

Phase de Diagnostic

Synthèse des ateliers de concertation

Participation

Ateliers organisés sur 3 sessions de 1h30, le jeudi 27 mai 2021

Session		Nombre de participants
Matin (1 table)	9h-10h30	5
Après-midi (1 table)	16h-17h30	4
Soir (2 tables)	18h30-20h	19

Déroulé des ateliers

Dans le cadre de l'organisation des ateliers de concertation relatifs à la phase de diagnostic, les modalités de tenue de ces temps d'échange sont déclinées comme suit :

- Présentation de premiers résultats de diagnostic (15 minutes)
- Préparation individuelle des thématiques à travers le renseignement de fiches individuelles (15 minutes)
- Recueil des problématiques en table ronde sous la forme d'ateliers avec une cartographie participative à disposition (50 minutes)
- Synthèse générale de la table réalisée par IRIS Conseil (10 minutes)

Thématiques abordées

I. Infrastructures routières et conditions d'accessibilité afférentes

Objet : Evaluation de la qualité des infrastructures routières existantes et conditions de circulation automobile



- Dégradation progressive de l'état des infrastructures routières dans les parties périphériques de la commune
- Ralentisseur en sortie de la trémie sous le tunnel de la gare accidentogène
- Besoin en matière d'accès à la zone commerciale (accès via le chemin des Trougues à réfléchir)
- Besoin en matière d'infrastructure de franchissement des voies ferrées
- Problèmes d'excès de vitesse sur la rue des Canadiens
- Stationnement en quinconce sans impact palpable sur la réduction des vitesses pratiqués sur la rue des Canadiens et la rue des Fauvettes
- Saturation des voies dans le secteur Mairie-Ecoles en matière de fréquentation et de stationnement, notamment aux heures de pointes (entrée-sortie d'école)
- Forte circulation des poids lourds au niveau du giratoire d'accès à la SMURFIT et dans le centre-ville
- Saturation de routes et carrefours en heures de pointes (RP du Pont-Neau, Av de l'Europe, Av de la Côté d'Argent, RD3)
- Accès aux deux ports mal aménagés
- Route vers les Tuileries jugée trop étroite et dangereuse



Etat des infrastructures routières satisfaisant en centre-ville



- Réfection de la voirie défectueuse
- Réaménagement de la rue Georges Clémenceau
- Prévoir un accès direct à l'usine depuis l'autoroute, en solution au problème de circulation de poids lourds au centre-ville
- Passage de certaines voies en sens unique afin de libérer l'emprise nécessaire à la proposition d'aménagements doux sécuritaires
- Elimination des stationnements à cheval en proposant des emprises dédiées et bien signalées
- Sécurisation des traversées du Rondpoint d'Auchan
- Interdiction aux campings cars d'accéder au port de Bignos

II. Infrastructures dédiées aux modes doux et conditions d'accessibilité afférentes

Objet : Evaluation de la qualité des aménagement piétons et cyclables existantes



- Insécurité de la traversée des modes doux au droit des carrefours giratoires et de certains passages piétons
- Améliorer la signalisation liée aux usages cyclables (signalisation au sol et panneaux de signalisation)
- Maillage cyclable fragmenté et discontinu en centre-ville
- Insécurité des aménagements cyclables en voies partagées avec les véhicules (bandes cyclables)
- Absence d'une prise en charge adaptée des modes doux notamment sur les avenues Georges Clemenceau, et Henri Pointcarré
- Besoin en communication auprès de la population auprès des modalités de partage de la voirie et des pratiques de bon usage de la voirie
- Faible liaison de Biganos-centre avec les territoires périphérique (Argentières et Tagon notamment)
- Manque de stationnements sécurisés à destination des vélos
Piste cyclable vieillissante le long de l'Av de la Côte d'Argent
Manque de liaisons cyclables à destination des établissements scolaires



- Aménagement de la voie verte le long du boulevard de la Libération bien accueilli
- Aménagement cyclable vers Le Teich
- Aménagement existant sur la Vélodyssée



- Densification du maillage cyclable
- Proposition d'aménagements cyclables sécurisés
- Intégration systématique d'aménagement dédiés à la mobilité douces dans le cadre des projets de requalification engagés
- Proposer des liaisons cyclables sécurisées reliant les quartiers périphériques de la ville (Tagon et Argentières notamment)
- Amélioration de la signalisation dédiée aux modes doux
- Amélioration des conditions de pratique du vélo sur l'Avenue de la Côte d'Argent et la rue Georges Clemenceau (renouvellement des pistes, sécurisation des traversées, et mise en site propre)
- Mise à disposition de stationnements vélos sécurisés et d'équipements associés (bornes de recharges pour vélos assisté, gonfleurs de pneus...)

III. Transport en commun et solutions de transition énergétique :

Objet : Cohérence et qualité des services de transport collectif et alternatif (covoiturage/transport à la demande/bornes de recharge électrique)



- Faibles fréquences de passages hors des périodes de pointes
- Incompatibilité entre les horaires des bus et ceux des trains SNCF, complexifiant les enjeux d'intermodalité
- Difficulté de respect des horaires théoriques à cause des bouchons
- Ligne 610 : arrêt zone commerciale excentré et difficile d'accès.
- Des aires de covoiturages indiquées mais difficilement identifiables par certains riverains
- Manque de communication autour du transport à la demande
- Manque de communication autour du service de covoiturage



La population est de plus en plus réceptive aux pratiques de mobilité partagée, notamment le covoiturage



- Mise à disposition de vélos et de trottinettes libres services
- Révision des schémas de dessertes et des offres commerciales proposés par les réseaux de bus urbains et interurbains
- Mise à disposition de navettes permettant de relier des destinations non desservies par les lignes de bus régulières au centre-ville.
Permettre l'accès au transport à la demande aux enfant mineurs non accompagnés

IV. Lieux d'intérêt remarquables

Objet : Identification des lieux d'intérêt et pôles générateurs de besoin en mobilité sur le territoire



Principaux lieux d'intérêt évoqués

- Ecoles
- Marie
- Deux ports de Biganos
- Zone commerciale
- Eglise
- Espace culturel
- Parc lecocq