

confirmée la possibilité de faire cohabiter de manière sécurisée le TCSP et la voie cyclable. Dans cette optique la réalisation à grand frais et dommage environnemental d'une infrastructure routière de contournement dans la forêt perd toute justification.

Notre communauté de communes, la COBAN,

et nos élus actuels et futurs devraient être conscients de l'importance de l'enjeu et se mobiliser pour que des études sérieuses de faisabilité soient lancées.

M.G

(1) Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques



## Adhésion et cotisation

J'adhère (ou je renouvelle mon adhésion) aux Amis du Littoral Nord Bassin en réglant ma cotisation pour l'année 2020 à partir des tarifs définis ci dessous :

Membre	Individuel	Couple
Jeune	5 €	
Soutien	5 €	
Actif	12 €	18 €
Bienfaiteur	30 €	45 €

### Possibilité de règlement par virement automatique

LA BANQUE POSTALE  
BIC : PSSTFRPPBOR  
Code IBAN : FR76 2004 1010 0101 3258 9M02 245

Un reçu fiscal vous sera adressé après réception de votre cotisation (ou de votre versement) ouvrant droit à réduction d'impôt.

NOM ..... Prénom .....

Adresse .....

Téléphone .....

E-mail .....

Les courriers devront être adressés exclusivement à :

Association «Les Amis du Littoral» Mairie d'Arès - 7, rue Pierre Pauilhac - 33740 ARES

# L'Ami du Littoral

BULLETIN DE L'ASSOCIATION

Les Amis du Littoral Nord Bassin Arcachon  
Siège social : Mairie d'Arès - 7, rue Pierre Paulhiac - 33740 Arès  
www.amisdulittoral.org

N° 91 - Février 2020

## Editorial

**Bonne Année à tous. Que 2020 soit pour chacun une année de désir, de joie et de projets.**

L'échange animé de notre assemblée générale d'août 2019 sur la nécessité d'un transport en commun en site propre a montré que ce problème des déplacements de personnes sur notre littoral et son évolution dans le futur devenaient une préoccupation importante des résidents de notre littoral et que notre association devait s'en saisir pour en faire l'analyse et émettre des propositions. Jean-François Pahun a esquissé dans le bulletin de novembre ce qu'était le passage de la mobilité à l'écomobilité respectueuse de l'environnement. Vous trouverez dans le présent bulletin des pistes de réflexion sur ce que pourrait être l'impact de l'automatisation des véhicules.

**Nous n'oublions pas les problèmes d'envasement de notre littoral et des menaces sur le caractère maritime de nos**

**communes. Florian Ganthy, chercheur à l'IFREMER fera le point de l'évolution hydro-sédimentaire du Bassin après les tempêtes de cet hiver lors d'une conférence au Mille Club d'Arès le Mardi 11 Août prochain à 20h30. Nous saurons si, comme espéré les zostères ont repris de la vigueur. Nous le remercions de sa fidélité.**

Les élections municipales de mars vont confirmer certains élus et en promouvoir de nouveaux. Nous souhaitons que tous aient à cœur les exigences environnementales et raisonnent sur un temps long qui dépasse la durée de leur mandat. Notre assemblée générale aura lieu le Mercredi 12 Août à 20h30. Sans attendre réglons notre cotisation 2020 soit par chèque libellé à l'ordre des Amis du Littoral Nord Bassin adressé par courrier au siège social à l'Hôtel de Ville d'Arès, soit par virement électronique au compte de l'association rappelé en fin de bulletin.

**Encore Bonne Année.**

**Michel Gautier**



## La mobilité des personnes dans le Nord Bassin dans les 10 ans

Notre système actuel de mobilité du Nord Bassin fonctionne mal : il est principalement axé sur la voiture individuelle, pratiquement pas de transport en commun, mais heureusement du vélo. Il pénalise les personnes qui n'ont pas accès à la voiture individuelle ou au vélo dont le nombre va aller en croissant du fait du vieillissement de la population. Il est polluant (émission tout le long de la bordure littorale de particules fines et de HAP (1) menaçant la qualité des eaux du Bassin et en particulier l'ostréiculture) et son bilan carbone (émission de CO<sub>2</sub>) est mauvais. Le CD3 qui est la colonne vertébrale du réseau routier est fortement congestionné en période estivale, rendant les déplacements longitudinaux de village à village très difficiles.

La situation actuelle déjà insatisfaisante ne peut que se dégrader dans le futur avec l'augmentation prévisible de la population (plus de 1% par an) et l'attrait de la région. Il est dans ces conditions légitime de s'interroger : le progrès

technique et notamment l'automatisation de la conduite des véhicules peut-il être un facteur d'amélioration ? Avant d'essayer d'apporter une réponse, il faut faire le point sur la voiture autonome et ces perspectives.

### Les perspectives de la voiture autonome

Pour définir le niveau d'automatisation, il est commode d'utiliser les 5 niveaux du référentiel adopté par les constructeurs. Au niveau 1, le véhicule assiste le conducteur sur une seule dimension de la conduite (latérale ou longitudinale), par exemple avec un régulateur de vitesse adaptatif ou un suivi de voie automatique. Au niveau 2 le véhicule assure la dynamique de la conduite sur les 2 dimensions latérale et longitudinale, tout en étant sous supervision constante du conducteur qui reste entièrement responsable. Le niveau 3 est le véritable saut technologique et législatif qui reste encore à franchir, car le véhicule peut alors temporairement se passer de la supervision du conducteur et être entièrement responsable de la conduite. On commence alors vraiment de

parler de véhicule autonome. L'absence de la supervision du conducteur devient permanente au niveau 4. Enfin un véhicule niveau 5 n'a tout simplement ni conducteur ni volant.

Le scénario le plus probable est que l'approche des constructeurs vers l'automatisation sera progressive : d'abord le niveau 2 déjà sur le marché va se généraliser, puis au début des années 2020 vont apparaître des technologies de niveau 3 avec lesquelles le conducteur n'a plus besoin de superviser le véhicule dans des conditions bien définies, tels les embouteillages ou les voies à chaussées séparées. Ce n'est qu'ensuite que l'extension se fera à plus haute vitesse sur les autoroutes et sur du niveau 4. Mais le passage aux autres routes et en zone urbaine pour une voiture de particulier prendra du temps et y aura-t-il encore beaucoup de voitures particulières à cette époque où les offres de flottes de véhicules mutualisés à la demande seront nombreuses ?

Par contre, il peut y avoir plus rapidement des flottes spécialisées de navettes ou robots taxis de niveau 5, sans conducteur, affectés à des zones bien définies, aux caractéristiques géométriques de voirie relativement simples comme les banlieues ou les zones périurbaines et cela dans le courant des années 2020. C'est ainsi que depuis 2015, le prototype Firefly de Google, sans volant ni pédales, sillonne les rues de Palo Alto et des environs. La filiale de Google Waymo propose depuis avril 2018 à Phoenix en Arizona, un service de plusieurs centaines de voitures autonomes et sans chauffeur, accessibles grâce à une application sur mobile et circulant dans des zones où le trafic est encore simple.

Ces flottes automatisées ne vont pas tuer les transports en commun lourds, bien au contraire elles vont les renforcer en assurant la desserte terminale rapprochant les usagers des stations.

### Application au Nord Bassin

Le littoral Nord Bassin est linéaire et déjà pour éviter la congestion et faciliter les déplacements



de village à village, un transport en commun en site propre (TCSP) parallèle au littoral et reliant les centres de village mérite d'être étudié. Dans la situation actuelle, l'objection principale est la difficulté de la desserte des usagers entre les stations et leur point d'arrivée ou de départ; la voiture individuelle est impossible, reste la marche à pied et le vélo, pas toujours facile pour une population résidente qui compte 33% de retraités de plus de 60 ans. Cette difficulté de la desserte même si le TCSP embarque les vélos, pèsera sur la fréquentation, donc sur la faisabilité du projet.

L'arrivée probable dans 5 à 10 ans de flottes de navettes automatiques appelées par téléphone portable, change la donne et la desserte des stations sera facilitée, même si le TCSP devra continuer à embarquer les vélos.

L'objection de la desserte tombe donc à un horizon qui est pratiquement celui du temps de réalisation du projet. Il est donc urgent si l'on veut assurer nos besoins de mobilité correctement et en cohérence avec les exigences environnementales, de mettre à l'étude la réalisation du TCSP qui sera lui-même automatique.

L'option qui paraît la plus simple et la plus économique est la réutilisation de la plate-forme de l'ancienne voie ferrée sous condition que soit

