

Je suis habitant de Belin-Beliet et je travaille sur Talence. Par choix et parce que je peux faire ce choix, j'utilise le transport en commun (ligne 505 des transports Regionaux) essentiellement sur la RD1010. Cependant, nombre de mes concitoyens ne peuvent se permettre ce luxe et doivent utiliser l'A63 et le nombre de voiture pénétrant sur l'échangeur 21 en direction de Bordeaux est conséquent sur le créneau 7h-8h30. J'utilise aussi l'A63/A660 pour relier Bordeaux et aussi Biganos où se trouve la zone commerciale la plus proche afin de ne pas engorger la circulation des centres bourg de Salles et Mios. J'ai suivi les réunions publiques de Salles et de la Teste qui furent instructives pour le meilleur et pour le pire.

Le cadre général de la concertation : comme le rappelle M. Leustic lors des interventions publiques, les options proposées à la concertation sont cadrées et sont de fait limitées. Je ne comprends pas bien comment M. Leustic peut dire que c'est cadré tout en disant que d'autres options sont ouvertes. Actuellement, alors même que la concertation publique n'est pas terminée, des négociations entre préfet de région et collectivités territoriales ont lieu en particulier avec les CdC du Bassin d'Arcachon à l'exclusion de celle du Val de L'Eyre laissant à penser que le cadre de la concertation n'est plus le même maintenant qu'au lancement et que le Val de L'Eyre va faire les frais de ce jeu politique.

Les propositions : les trois options présentées n'ont clairement pas le même traitement dans la plaquette et de la part à la fois de la DREAL et du préfet de région qui confirme d'emblée sa préférence pour l'option 2. Comment ne pas penser que les jeux sont faits sur l'essentiel, reste à déterminer qui arrivera à tirer son épingle du jeu et qui sera le perdant dans l'histoire. Malheureusement, en tant qu'habitant du Val de L'Eyre, je pense que Pyla-Arcachon-La Teste a plus de poids pour faire pencher les choses de leur avantage et que nous serons les dindons de la farce. On voit que l'objectif de l'Etat n'est pas de « comment je peux améliorer le bien-être des gens, développer les activités économiques locales en mettant des moyens au service du bien-commun » mais « comment je peux prélever plus d'argent sans avoir à gérer cette infrastructure ». Le désengagement de l'Etat à la fois dans l'option 1 et dans l'option3 montre clairement s'il en était encore nécessaire sa préférence.

Les chiffres :

Ces réunions furent en effet l'occasion d'avoir de la DREAL des chiffres de fréquentation des axes routiers desservant le sud-ouest de Bordeaux. On apprend ainsi que dans le sens Sud-Nord, la circulation venant du Bassin contribue entre 30 et 50% à la circulation totale à partir de l'échangeur 22. Dans ce cas, la proportion des camions au trafic est de 18% soit moins de 1 véhicule sur 5 ! Personnellement, quand je prends l'autoroute depuis Salles, je n'ai jamais un seul embouteillage (hors accident évidemment, mais c'est un autre point) avant d'atteindre l'échangeur d'Arcachon ou du Barp. Le premier embouteillage est dû à l'insertion très mauvaise de la circulation venant du Bassin dans le flux de l'A63. Et le week-end le dimanche soir c'est pareil, ce ne sont pas les camions qui font les embouteillages mais bien le trafic venant du Bassin d'Arcachon ! Et c'est pareil plus loin, ce sont les trafics de Marcheprime, de Cestas qui forment les bouchons. Dans le sens Sud-Nord, c'est le rétrécissement de Pessac Bersol et le trafic sortant vers Cestas/aire d'autoroute qui cause les ralentissements et plus loin et plus rare c'est la sortie vers Arcachon. Nous, communes du Val de L'Eyre ne sommes pas la cause de ces embouteillages alors pourquoi s'il y avait péage juste pour l'échangeur de Salles serions nous les seuls à supporter localement cette charge ? Cela serait profondément injuste car nous, communes du sud gironde et en particulier Belin-Beliet commune la plus pauvre du sud bassin serions à payer des infrastructures dont les bénéficiaires seraient majoritairement les communes les plus nanties de la Gironde depuis le Bassin jusqu'à Cestas ?

Commentaires sur les différentes options proposées pour un habitant de Belin-Beliet

Option 1 : ne rien faire

Avantages:

- pas de charge financière supplémentaire pour les habitants
- la saturation du réseau pourrait inciter de facto des gens qui en ont la possibilité à prendre les transports en commun mais tous n'ont pas vraiment le choix
- Inciter les politiques à innover pour augmenter l'offre de déplacement collectif sur le Val de l'Eyre de telle façon à le rendre plus attractif que de prendre sa voiture. Cela suppose une forte fréquence, un maillage plus grand interne au Val de l'Eyre et une régularité.

Désavantage :

- Les temps de parcours seront encore plus longs
- Si on on suit les arguments pour la mise en concession, alors la sécurité sur l'A63 ne serait pas assurée ! Quel manquement aux devoirs de l'Etat !

Option 1 bis : ne rien faire avec une voie de covoiturage ! c'est du pipeau ! qui croit à la voie réservée de covoiturage sur une distance aussi longue ? Si rien n'est fait, on aurait alors une voie remplie de camions, une voie pour le covoiturage et le reste ? C'est un non-sens. Il suffit de voir le taux d'accident beaucoup plus élevé sur la déviation de Fargues-St-hilaire avec la 2x2 voies dont 2 voies de covoiturage qui ne fait que 2 km ! J'aimerais bien voir des exemples de 2x2voies dont une voie même aux horaires variables qui marche ! Si voie réservée, cela ne pourra être qu'en approche de la région bordelaise avec au moins trois voies par sens donc travaux.

Option 2 : mise en concession

Avantage :

- **la sécurité ?** : Comme le disait une intervenante à La Teste, Pourquoi devrions nous payer pour être en sécurité ? N'est-ce pas une obligation de l'Etat d'assurer la sécurité ?

Désavantages :

- **Report sur le réseau secondaire :**
 - Selon les chiffres de la DREAL, plus 15% de plus de trafic sur la Rd1010 entre Le Barp et Gradignan dans ce scénario par rapport à l'option1
 - Embouteillages sur Rd1010 à Lavignole de Salles, Le Barp, Jauge, La birade : il suffit de voir en été ce que c'est quand l'A63 est bouchée et là ce sera tous les jours.
 - Prolifération des minicamionnettes d'Europe centrale sur le réseau secondaire avec de beaux diesels bien fumants et la pollution pour nos bourgs
 - Insécurité sur la route : pas besoin de dessin : plus de trafic= plus de dépassements dangereux. Pour les moyens alternatifs comme le vélo entre Belin, et le Barp, on oublie déjà que c'est actuellement trompe la mort, là cela serait le suicide assuré
 - Temps de parcours locaux augmentés
 - Prise en charge par les municipalités ou CdC ou le département des éléments de mise en sécurité : telle est la solution donnée par la DREAL à la réunion de Salles. Donc augmentation des impôts locaux, merci !
 - Les bourgs traversés vont prendre alors des mesures pour ralentir ou gêner le trafic comme à Gradignan ! donc temps de parcours encore plus longs
 - Résultats : on sera encore plus éloigné en temps de la métropole que ce soit avec tous les désagréments et le sentiment de laisser pour compte. De plus les

collectivités devront consacrer une part non négligeable de leur budget pour compenser ou atténuer les effets néfastes de ce péage sur leurs administrés.

- La longueur des travaux avant l'exploitation va reporter pendant très longtemps le trafic sur le réseau secondaire rendant impossible la vie quotidienne des usagers.

- **Impact sur l'utilisation du transport en commun** : dans la CdC du Val de l'eyre, nous n'avons pas accès à toute l'offre de transport en commun comme le Bassin d'arcachon c'est bien plus compliqué pour accéder à la métropole bordelaise. Les solutions présentées comme 'ya ka prendre les transports en commun » ne sont pas si simple car cela ne concerne que les personnes qui travaillent soient dans l'hypercentre de Bordeaux soit à proximité d'un accès rapide au Tram ou encore sur l'axe N10 Gradignan-Talence. Quelqu'un qui travaille à Merignac devra se farcir encore une heure de transport en commun sur la métropole pour y accéder.
 - **Accès au train** : ici, pas d'accès direct au TER métropolitain, la gare la plus proche étant Biganos ou Marcheprime, Si on doit prendre le train à l'une de ces deux gares pour ne pas avoir à gérer le stationnement à la gare de Bordeaux et les emmerdements maximum avec la future ZNEF et la politique antivoiture de la mairie de Bordeaux, on doit alors prendre l'autoroute pour les rejoindre en 10 minutes depuis l'échangeur 21. Avec un péage sur la barrière de Salles, on se trouverait alors à payer pour un service rendu injustifiable par rapport à la situation actuelle : la mise en 3 voie entre les sorties en 21, 22 et 23 n'améliorera rien la circulation par rapport à l'actuelle ou celle de l'option 1. Payer 3 péages pour 0 avantage par rapport à maintenant n'a aucun sens. et quelle alternative ? La ligne de bus 610 ? avec actuellement 40 minutes depuis Belin pour rejoindre Biganos et des fréquences jusqu'à tous les deux heures ? C'est pas une demi journée comme se plaignait le maire de La Teste pour un rdv d'une heure à Bordeaux, mais la journée entière ! Donc, soit les gens vont prendre le train au prix d'un temps immense gaspillé et d'une fatigue encore plus grande et donc aussi d'une moins bonne productivité et des relations sociales plus agressives soit elles continueront de prendre leur voiture et donc de contribuer à l'encombrement du réseau secondaire. Et dans ce cas, il ne s'agit pas de stigmatiser ces personnes car en fait elles n'auront pas le choix !
 - **Accès en bus** : l'unique ligne de bus desservant la métropole depuis Belin est la ligne 505 Belin-Pellegrin majoritairement sur la RD1010. Actuellement on est déjà passé de 50 minutes à 1h10 pour rejoindre le tram à Talence. Avec l'installation d'un péage, le report sur le réseau secondaire massif aura comme conséquence d'augmenter le temps de parcours du bus. Combien de temps nous faudra-t-il pour rejoindre Bordeaux avec le péage et que le réseau secondaire sera saturé? 1h30? 1h45? Vous imaginez vos enfants passer 3h30 par jour dans le bus pour rejoindre le lycée ? Comment est-ce encore acceptable de voir les distances en transport en commun se rallonger ainsi pour le trafic de proximité alors que l'infrastructure sera faite pour "gagner" 10 mn à des moyens individuels?
 - L'installation du péage aura donc sur le Val de l'Eyre la conséquence de rendre encore moins attractifs les transports en commun et de contribuer encore plus à la densification du trafic. Quel non sens!

- **Spoliation du bien commun au profit des sociétés autoroutières** : les 2x2x voies ont été payées par nos impôts et donc nous appartenent collectivement. Les coûts annoncés de construction de 290 M€ de La mise en concession reviendrait à faire un beau cadeau à la

société autoroutière car elle n'aurait « que » deux voies à faire sur les 6 ! La concession autoroutière est une rente pour ces sociétés d'autoroute avec plus de 60% du prix du péage qui revient à la SCA.

- **Une concession de 40 ans !** : alors que l'on voit concrètement les conséquences néfastes pour l'Etat et le bien-commun des mauvaises négociations de mises en concession effectuées dans le passé et que la leçon est de ne surtout pas se lier pieds et mains aux sociétés autoroutières, que nous propose-t-on ? 40 ans de concession ? La DREAL a bien tenté à la réunion de Salles de nous vanter les nouvelles « méthodes » des nouveaux contrats de concession. Mais qui y croit ? Qui y croit quand on voit la frilosité de l'Etat à s'opposer à tout ce qui pourrait entraver les grandes entreprises, qui peut avoir confiance quand on mesure l'emprise des SCA sur les politiques publiques ?
- **Un ratio gain de temps/investissement+prix de péage douteux** : 10 minutes au mieux en moyenne de gain pour un parcours Salles/rocade ? Actuellement de 21 minutes. Les simulations sont faites sur des modèles statiques, mais voyons donc ! Alors que la régulation actuelle de vitesse sur le tronçon ech 23 jusqu'à la rocade est effectué dynamiquement justement pour limiter les effets d'arrivée massive selon les périodes de la journée , la DREAL fait des estimations en modèles statiques ? L'insistance très marquée des représentants de la DREAL aux réunions que les gains de temps annoncés sont des temps moyens laissent à penser qu'en fait aux heures de pointes, il n'y aura aucun gain. Et même : 290 M€ + le coût supporté par les usagers pour 10 mn de gain en moyenne ? Quel non-sens !
- **Le peage vers un entonnoir : c'est quoi l'intérêt commun et le service rendu ?**
 - L'entonnoir que forme la rocade bordelaise est le même qu'il y ait 2-3 ou 10 voies sur l'A63. On arrivera donc sur la rocade dans un immense bouchon, on aura de la régulation dynamique de vitesse pour limiter l'effet la différence de débit entre les deux infrastructures. Mais au bout, on y gagnera rien, on aura par contre perdu plein de sous.
 - Quel est alors le service rendu dans ce cas ? Quel gain pour le bien commun ? J'ai bien souris quand j'ai appris avec la réunion de La Teste que je m'enrichissais avec l'installation d'un péage ! Mais les analyses socio-economiques présentées par la DREAL à travers les calculs de VAN souffrent d'un gros défaut : il n'y a pas de barre d'erreur ou d'intervalle de confiance. Entre scénario 2 (11 portiques) et 3 (pas de péage) la différence est trop faible (moins de 5 %) pour qu'ils ne soient pas dépendant du modèle utilisé. Quelle est la barre d'erreur ? L'intérêt pour la collectivité du péage n'est donc absolument pas démontré, en tous les cas cela ne brille pas de manière univoque. Comment justifier l'imposition d'un péage qui affectera les gens pécutiairement ou dans leur mode de déplacement sur une différence aussi faible qu'elle rend le penchant de l'Etat pour cette option suspect et surtout insoutenable politiquement ?
 - Le scénario qui semblerait se profiler actuellement si mise en concession serait plus le scénario 2 (7 portiques) ou le Bassin ne paierait pas sur l'A660. Si comme la DREAL on se fie quand même sur les chiffres de ces VAN , ce scénario est à peine plus intéressant que le scénario 1 (on ne fait rien) alors que le scénario 3 sort largement du lot (+75% par rapport au scénario 7 portiques). En terme de valeur socio-economique, le scénario 3 sans péage sur 7 km est largement plus intéressant que le scénario 2 (7 portiques) avec péage sur 37 km. Dans une hypothèse peut-être discutée comme variante au scénario 2 où seul le Val de Leyre supporterai localement le fardeau, je ne suis pas certain que ce VAN soit encore positif.

- **Le prix politique** : Les options qui se profilent ne sont pas rejouissantes pour les habitants du Val de l'Eyre. L'impression globale qui sera ressentie sera que nous nous faisons avoir avec toute variante du scénario 2, il y aura aussi le coût politique. Comment ne pas alimenter dans ces conditions le clivage riche/pauvre, ville/campagne ? Comment ne pas alimenter ainsi le sentiment de déclassement et d'abandon des communes rurales? Comment ne pas alimenter le sentiment de manquement de l'Etat à ses devoirs de sécurité? Alors que la crise des gilets jaunes a mis en exergue cette colère vis à vis de péages, comment ne pas donner du carburant à cette colère?

Option 3 : travaux sortie rocade sans mise en péage jusqu'à échangeur Cestas

- **Desavantages**
 - Les bouchons d'insertion de l'A660 sur l'A63 persisteront
 - La facilité de n'incitera pas à la transition des modes de transports
 - Dans le sens Sud-Nord, en arrivée sur la rocade, les bouchons existeront toujours car c'est un problème lié à la rocade elle-même
 - C'est retarder le problème à plus tard
- **Avantages**
 - Le transfert vers le réseau secondaire est minimisé
 - Les gros nœuds de bouchon de l'extraction de la rocade dans le sens Nord-Sud pour permettre un dégagement plus rapide de ce secteur. Dans le sens Sud-Nord, l'insertion de Cestas sur l'A63 seront résolus avec pour conséquence de limiter le bouchon d'acoup depuis l'échangeur de St Jean D'Illac.
 - Les analyses socio-économiques de la DREAL prédisent un impact quasi semblable à celui d'une mise en concession totale A660/A63 pour un investissement et un bilan carbone moindre

Au terme de cette analyse, je suis absolument opposé à la mise en concession de **l'option 2** car ce sont in-fine de faux arguments qui sont utilisés pour la justifier et le bénéfice pour la collectivité n'est vraiment pas évident car entre autre elle nécessitera de la part des collectivités un engagement financier

L'option 1 serait un moyen d'inciter les gens à faire la transition des transports mais elle nécessiterait un investissement régional important pour augmenter l'offre de transports publics et pas seulement sur le RER Metropolitain mais aussi le le Val de l'Eyre et aussi sur la metropole (qu'on arrête ce centralisme où tout doit converger sur Bordeaux centre !).

L'option 3 est en fait la solution de facilité sans résoudre tous les problèmes qui reparaitront plus tard. Mais c'est celle qui permet le maximum d'impacts positifs à court terme pour le minimum d'investissements.

Une autre option à minima pourrait être une combinaison de l'option 3 et des aménagements à l'échangeur 22 de l'insertion de l'A660 sur l'A63. La section entre l'échangeur 21 et 22 n'a pas besoin d'être mis en 2x3 voies. Sauf accidents et saturation sur l'échangeur 22 en particulier pendant les chassés croisés, nous ne voyons pas de bouchons sur cette section. Pourquoi ne pas aménager alors l'insertion de l'A660 de manière différente pour faire en sorte que l'insertion de l'A660 sur l'A63 soit plus fluide avec par exemple une voie supplémentaire dans le sens Sud-Nord qui remonte jusqu'à l'échangeur du Barp évitant ainsi un goulot d'étranglement pour le trafic qui repart vers Marcheprime ou le Barp. Ceci combiné avec une modulation des heures de passage des camions afin de libérer sur ce créneau la part des 18% du trafic qu'ils représentent. Dans le sens Nord-Sud, peut-

être que les DIR pourraient étudier des sorties embranchements en 2 voies au lieu du goulot systématique à 1 voie suivi d'un rélargissement en 2 voies comme on le voit. Ça marche dans d'autres pays, pourquoi pas ici ?

Par contre, s'il devait aboutir un scénario du pire des discussions de l'option 2, cela serait une exemption du péage autoroutier pour le Bassin et toutes les communes proches de la métropole comme le propose le conseil municipal de La Teste. Cela pourrait se présenter peut-être sous la forme de la construction d'un portique unique à Salles avec adossement pour le reste de l'A63 jusqu'à la rocade. Cette solution serait injuste et inique pour plusieurs raisons :

- Le trafic venant du Bassin sur l'A63 n'est pas négligeable, le bassin contribue entre 30 à 50 % au trafic de l'A63 et les camions représentent alors 18 % du trafic (Source DREAL) au-delà de l'échangeur 22 quoiqu'en disent les élus de la Teste et quoi qu'en dit la présidente de la COBAS, l'A63 les concerne aussi,
- Moins de contributeurs aux péages pour un coût équivalent de construction= un poids plus important à supporter pour le Val de l'Eyre. L'objectif étant dans la mise en concession de maximiser la rentabilité, cela ne pourra qu'augmenter le prix du péage de manière faramineuse pour les habitants de Belin-Beliet et de Salles.
- Le transfert sur le réseau secondaire depuis l'échangeur 21 sera donc encore plus important. On verra alors les mêmes stratégies que sur Atlandes entre le Muret et Liposthey par exemple avec une circulation accrue au Barp pour reprendre l'échangeur 23 ou via Salles et Mios avec tous les désagréments pour le Val de l'Eyre.
- Est-il normal alors que ce soit les communes plus pauvres du Sud Bassin et qui en supporteront le plus les conséquences et qui payent des installations dont les principaux bénéficiaires seront les communes les plus nanties de la Gironde ? Je ne le crois pas.

Je suis donc farouchement contre ces mises en concession