Suite à la réunion publique organisée le 10 février 2023 par les conseillers départementaux du canton de Gujan-Mestras, Karine DESMOULIN et Cédric PAIN, au Teich, en présence de Madame Marion JULIOT, garante de la concertation préalable sur le projet de passage à 2x3 voies de l’autoroute A63 au sud de Bordeaux, vous trouverez ci-dessous les interventions du public :

1. Très peu de minutes gagnées pour beaucoup de millions engagés = projet surréaliste.
Proposition de demander alors le remboursement des 52,5 millions d’euros investis par la COBAS pour l’A660.
2. Accidentologie 8 fois supérieure : l’Etat doit prendre ses responsabilités.
3. Proposition d’un autre scénario : pas de coût pour aller à Mont-de-Marsan = même principe à adopter pour le BA.
4. Notion de privatisation : l’Etat peut donner à un grand groupe le droit de faire du profit sur nos vies, atteinte à notre liberté de circulation (et à la nécessité de circulation) : intolérable. Accès inégalitaire. Injustice. Réchauffement climatique important, mais autres possibilités très chères : 20€ l’aller et retour pour Bordeaux pour un adulte sans réduction. Budgets verts : subventionner le train entre Arcachon et Bordeaux ? Un pas pour l’écologie. Rendre le train beaucoup plus accessible financièrement : remet en cause le besoin de la 2x3 voies.
5. 3 voies = 2 voies pour les camions donc toujours qu’une pour les voitures
6. Sécurité : les accidents sont majoritairement causés par les camions. Opposition totale à la mise en place d’un péage même pour les camions seulement. Problème du report sur les routes de nos villages. On déporte un problème de sécurité sur les voies secondaires dans le centre-ville des communes avec augmentation du risque d’accidents avec les enfants et familles. Proposition de mise en place d’horaires de circulation : interdiction de circulation aux camions sur certains horaires et/ou certains jours en particulier pour améliorer la sécurité.
7. Faire une voie réservée aux camions et payante. Si les routiers refusent de payer et se mettent en grève, l’Etat et l’Europe vont bouger.
8. Ce projet est dû au trafic important des camions : volonté de développer une politique de ferroutage : réelle volonté de la mettre en œuvre ?!
Sortir du traité de concession l’A660
9. Habitant de Marcheprime : triple peine : déjà beaucoup trop de trains à Marcheprime avec le projet de plateforme de stockage des TGV.
Voies réservées aux camions : ne le respecteront pas. Portiques : les utiliser pour financer les autoroutes comme prévu à l’origine !
10. Quelle voie express aujourd’hui n’est pas payante ? En Bretagne aucune voie express payante : il n’y a pas moins de camions. Gratuité en Bretagne alors pourquoi une contribution pour aller travailler ici ?!
11. Péages = augmentation des difficultés financières. Habitants des petites communes les désertent : déjà depuis l’augmentation du prix de l’essence. Ceux qui ont quitté les grandes villes, chères pour se loger, vont aujourd’hui repartir des petites communes : quid du devenir de ces communes ?
12. Accidentologie : je ne prends jamais les autoroutes car trop d’accidents donc je ne gagne pas de temps. Connaitre le nombre d’heures à l’année durant lesquelles les routes sont inaccessibles. Péage automatique avec smartphone : grosse saturation l’été avec les touristes qui iront à Arcachon. Proposition de passer la portion à 110 ou 90 plus souvent.
13. Scénario « absence d’aménagement » « ne rien faire » : peu mobilisateur : ne permet pas d’approfondir ce scénario, de prendre son temps et réfléchir.
14. Vrai sujet : problème régalien qui doit être traité par l’Etat. Routes chargées + beaucoup d’accidents = c’est à l’Etat de s’en débrouiller. Quel moyen juridique pour ne pas financer ? Train = on ne peut pas forcément le prendre. On veut faire du national et le faire payer au local.
15. Report des risques d’accidents dans les communes + report d’une pollution atmosphérique et pollution sonore.
16. Interconnexions entre les territoires : primordiales ! L’Etat ne s’est pas préoccupé des particularités de notre territoire. Liens très forts entre Bordeaux, le BARVAL… Il faut s’unir pour défendre le territoire.
17. Concertation avec l’Etat : inutile, l’Etat ne s’occupe pas de l’avis des citoyens.
18. Demande d’un referendum

Il n’appartient pas aux Girondins de financer les infrastructures des échanges internationaux de poids lourd.

Si la question de la mise à 2X3 voies de l’A63 entre la Métropole de Bordeaux et Salles peut se poser, elle résulte du fait qu’un véhicule sur trois est un camion en transit international. C’est un axe européen majeur du corridor Nord-Sud Atlantique entre l’Europe du Nord, la France et l’Espagne. Il n’appartient pas aux habitants du Bassin d’Arcachon, aux Girondins qui vivent, travaillent sur le Bassin et dans l’agglomération bordelaise de financer les infrastructures des échanges internationaux.

 Les Girondins via les collectivités ont déjà fortement contribué aux financements du développement et à la sécurisation de ce réseau routier

Il est inadmissible que ce tronçon financé par les contribuables, par leurs impôts locaux, devienne payant au bénéfice de grands groupes privés. Nous voulons continuer à l'emprunter quotidiennement et gratuitement pour travailler ou nous déplacer. Il faut par ailleurs développer les mobilités alternatives.

Il est ainsi important de rappeler que la COBAS vient d’investir 52,5 millions d’euros sur l’A660 entre Gujan-Mestras et La Teste de Buch à la place de l’Etat. Et il ne faut pas oublier que la première partie de cette A660 a précédemment bénéficié du financement de la Région pour son passage aux normes autoroutières.

Il est inadmissible d'imposer cette mesure aux Girondins qui n'ont pas toujours les moyens d'habiter en centre-ville et d'ajouter ce coût à leurs dépenses

Chaque citoyen doit être traité de manière équitable vis à vis de l’aménagement du territoire. En effet, de nombreux girondins travaillant sur l’agglomération bordelaise ont été parfois contraints de se loger sur des communes plus périurbaines pour des questions de coût du foncier. Ils supportent donc déjà aujourd’hui des frais importants de transports.

 Les péages auront des impacts sur les réseaux secondaires.

La mise en place des péages engendrera un évitement systématique et quotidien sur des itinéraires alternatifs vers les routes départementales qui impacteront fortement la circulation des communes du territoire.