



Concertation préalable du public

## Verbatim de l'atelier environnement du Barp

Mardi 7 mars 2023



*10 personnes ont participé à l'atelier environnement de la concertation sur le projet de poursuite d'aménagement de l'A63/A660 qui s'est déroulé au Barp le 7 mars 2023. L'atelier s'est déroulé en présence de Madame Juliot, garante de la concertation. La DREAL Nouvelle-Aquitaine était représentée par Béatrice Panconi et Cyril Edmond, et assistée de Chaimae ALOULI, du bureau d'étude SETEC.*

**L'atelier devait initialement se dérouler sous la forme d'un travail en petits groupes suivi d'un débat collectif, le tout précédé d'un court exposé du maître d'ouvrage. Seul le débat collectif devait faire l'objet d'une retranscription.**

**Or, devant les nombreuses demandes de précisions du public, l'ensemble de l'atelier s'est déroulé en plénière.**

**Par conséquent, les premières minutes de l'atelier n'ont pas été enregistrées. Durant le laps de temps précédant le lancement de l'enregistrement, deux participants ont interrogé la DREAL sur les résultats du bilan carbone récemment publiés sous la forme d'une fiche. Ils se sont notamment étonnés du bilan carbone négatif (baisse des émissions de gaz à effet de serre) du scénario 2 par rapport à la situation de référence, tandis que le scénario 3 présente un bilan positif (hausse des émissions). La DREAL Nouvelle-Aquitaine et SETEC ayant expliqué que le bilan carbone dépend du volume de véhicules x km, l'échange a porté sur les causes de la diminution de ce volume dans le scénario 2.**

### **Intervention du public**

Mais personne ne peut me dire combien ça représente de véhicules qui disparaissent, où passent ces véhicules, comment ils font ?

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

En fait, on a « des choux et des carottes ». On ne parle pas de la même chose. Dans un cas, on parle du trafic sur la section terminale qui est de 80 000 véhicules par jour. Et c'est malgré tout le trafic sur la section terminale qui conditionne le dimensionnement. On n'aurait pas de velléité de mettre à deux fois trois voies si le trafic était le trafic qu'il y a sur la section entre les échangeurs 22 et les échangeurs 23. Donc c'est bien le trafic sur les deux sections terminales en arrivée de Bordeaux et l'accidentologie qui rendent nécessaire la mise à deux fois trois voies. La congestion due à ce trafic est, en termes de nombre de véhicules par voie, trop importante pour que ça s'écoule de manière fluide à toutes les heures.

L'autre chose dont on parle, ce sont des véhicules parcourant des kilomètres, donc des véhicules.kilomètres. Et pourquoi ce sont des véhicules.kilomètres ? Parce que dans la façon de calculer les émissions de carbone, le facteur d'émission s'applique à des véhicules kilomètres parce qu'on émet quand on est un véhicule, et quand on fait « x » kilomètres. Et plus on fait de kilomètres, plus on émet.

### **Intervention du public**

C'est gênant en fait, comment vous voulez que nous puissions - et j'en appelle là à la garante - raisonner quand on a des choses qui sont des choux et des carottes. Là on nous dit "vous avez des choux et des carottes". C'est ce que vous me dites, madame Panconi. Très honnêtement, vous venez de me le dire ?

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

D'un côté on parle de trafic, de l'autre on parle de bilan carbone.

### **Intervention du public**

Ce que j'ai compris dans ce que vous disiez par rapport à l'explication de cette différence, je vais essayer de schématiser ce que j'ai compris. Je vais du Barp à Cestas par autoroute, deux véhicules, donc ça fait on va dire dix kilomètres fois deux véhicules. C'est-à-dire que je vais avoir 20 véhicules.kilomètres. Deuxième scénario : un véhicule reste sur l'A63 et l'autre fait le bas de l'autoroute, vient jusqu'ici, prend la RD1010 et remonte à Cestas. Quinze kilomètres. Le premier fera dix véhicules.kilomètres. Le deuxième, qui passe depuis le diffuseur jusqu'au BARP et qui remonte à Cestas, il fera un fois quinze. Ça fera 25. Donc du fait du report du trafic, vous avez le premier scénario qui est l'existant qui fait dix plus dix, de ce que j'ai compris et le deuxième fait dix plus quinze donc 25. Multiplié par des facteurs d'émission, cela fait qu'avec l'éviction potentiellement liée au péage où l'on a les panneaux, la dernière phrase ça a été dit dans les réunions de concertation, il y a une éviction et un report sur le réseau secondaire, fait que ce report sur le réseau secondaire augmente entre guillemets théoriquement les véhicules.kilomètres et donc les émissions de CO2.

### **Intervention du public**

Votre explication est très intéressante, sauf que c'est l'inverse qui est présenté. Votre schéma est très intéressant : il démontre que, ça me paraît naturel, s'il y a un phénomène d'évitement, il y aura plus de kilomètres qui seront parcourus.

### **Intervention du public**

Mais je n'ai pas fini. Le sujet c'est qu'aujourd'hui vous avez des bouchons et donc le calcul d'émissions de gaz à effet de serre, le bilan des émissions de gaz à effet de serre, est supérieur quand vous avez des bouchons. Parce que si vous regardez les courbes entre les

émissions de gaz à effet de serre en fonction des vitesses, vous avez ce qu'on appelle une parabole. Quand les véhicules vont doucement, entre 0 et 70 km/h, l'optimum d'émission le plus faible et c'est 70 km/h. Quand vous allez doucement, vous avez des bouchons, vous émettez plus de gaz à effet de serre. Quand vous êtes aux alentours de 70, c'est la littérature, vous êtes sur le minimum. Et plus vous montez de 70 jusqu'à 130, c'est un peu différent entre les véhicules légers et les poids lourds, vous avez de nouveau les gaz à effet de serre qui est, en termes d'émissions, remontent. La situation actuelle avec les bouchons génère plus de gaz à effet de serre que quand vous avez des véhicules qui sont en libre circulation.

### **Intervention du public**

Est-ce que c'est indiqué dans les paramètres ? En effet, il y a une vitesse optimum de 70 km/h où le véhicule émet le moins de gaz à effet de serre. Quand il est dans les bouchons il en émet plus, quand il est à 130 km/h il en émet plus. Est-ce que vous avez fait ce que monsieur dit ? Est-ce que vous avez fait votre étude en intégrant ce paramètre ?

### **Chaimae ALOULI (SETEC)**

Non, on n'a pas intégré sur le bilan carbone tout ce qui est gain de temps, bouchons. En fait, ce qu'on a pris ce sont des hypothèses fixes de vitesses sur les routes départementales et des hypothèses fixes de vitesse sur les autoroutes pour les poids lourds et pour les véhicules légers.

### **Intervention du public**

Je reviens sur le début quand même parce que j'ai fait les calculs. Il y a quand même un sujet. Je suis d'accord avec vous, monsieur. Votre explication démontrerait que si une partie des véhicules quitte l'autoroute en raison du péage, à la fin, il y a un nombre de kilomètres parcourus qui est plus important dans ce scénario que dans le scénario initial. Or c'est l'inverse que démontre l'étude. C'est-à-dire que ce qui est démontré là, c'est ici, je vous le lis comme ça, vous l'aurez tous lu : "En 2030, pour les véhicules légers, l'existence d'un nouvel aménagement -ça, c'est le scénario deux- génère une diminution de la circulation estimée à 64 994 véhicules.kilomètres/jour sur l'A63 et une augmentation de 51 565 véhicules.kilomètres/jour sur le réseau routier existant à proximité. Au total, il y a donc une diminution de 13 429 véhicules.kilomètres/jour en 2030. Pour les poids lourds, le volume de la circulation est en diminution de 16 177 véhicules.kilomètres/jour sur l'A63, en augmentation de 4930 sur le réseau routier existant à proximité -donc on va quand même se manger des camions en plus-

soit une diminution de 11 187 véhicules.kilomètres/jour". Vous additionnez les deux et vous voyez bien que ça fait une diminution de trafic de l'ordre de, et ce n'est pas négligeable, 30 000 véhicules.kilomètres/jour. Moi je ne comprends pas. Ça aboutit à décrire l'inverse de ce que vous expliquez.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Mais le nombre de kilomètres qu'on fait en évitant l'autoroute n'est pas forcément supérieur parce que quelqu'un qui part du centre-bourg n'a pas à aller à récupérer l'échangeur. C'est pour ça qu'on fait faire ça par des ordinateurs, on ne serait pas capable de le faire nous-mêmes.

### **Intervention du public**

C'est pour ça que je voudrais l'intégralité de l'étude moi, pour comprendre. Parce que dans les tableaux qui sont joints dans les annexes, à la fin, il n'y a que des négatifs. C'est-à-dire qu'il n'y a pas de truc où il y a des augmentations de trajet, il n'y a que des trucs de diminution de trajet.

### **Intervention du public**

Je suis un particulier, je viens de Salles, mais à la réunion de Salles je ne serai pas là, et c'est pour ça que je suis venu au Barp. La question qui est posée, qui nous est posée, c'est : comment faire pour améliorer la circulation et protéger l'environnement. C'est ça que je crois. J'ai lu dernièrement dans le journal Sud Ouest "Le problème ce ne sont pas les camions", et vous l'avez à moitié abordé tout à l'heure, ce ne sont pas les camions, parce que les camions qui livrent Bordeaux, ce ne sont pas ceux qui traversent, etc. Moi, ce que je souhaiterais dans l'idéal, c'est qu'il y ait une autorité indépendante, et ça, je crois que le plus difficile c'est qu'elle soit indépendante, qui me prouve à moi, particulier, que la solution que moi j'imagine n'est absolument pas possible, pas réalisable du point de vue technique, législatif, juridique, économique, etc. Pour l'avoir vécu en tant que professionnel et aujourd'hui encore en tant que retraité : la rocade ou les autoroutes avec les camions, c'est insupportable. Alors je rêve d'un État, d'une région, d'une autorité qui prenne la décision drastique de dire "maintenant les camions de la frontière espagnole à la frontière belge, c'est le ferroutage". Donnez-moi les vrais arguments qui pourraient me contredire, me dire "non, c'est impossible". Alors qu'on fait venir un train de Chine tous les deux jours en France. Donnez-moi les arguments.

Alors il y en a quelques-uns qui ne sont pas recevables de ma part, à savoir que, un, on va faire disparaître une filière. Oui et bien dans toute la vie, à chaque fois qu'il y a eu des évolutions, que l'électricité est arrivée en France, et bien il y a des filières qui ont disparu. Ceux

qui fabriquaient des bougies par exemple ont voulu se reconvertir. Et puis il y a un potentiel parce que cela veut dire que si on prenait cette solution, il y a tout à redécouvrir. La façon de construire les camions, la façon de les mettre sur des rails. Si ça ne vous intéresse pas, vous me le dites. Voilà, moi je suis venu pour ça, pour que quelqu'un me dise "votre solution est impossible". Et à ce moment-là, on peut parler éventuellement de l'élargissement de l'A63 si vous le voulez. Il n'y a qu'une seule chose, c'est qu'avec le raisonnement de monsieur, je me suis aperçu qu'on allait avoir plus de voitures entre Salles et Cestas sur les routes secondaires. Et quand on voit déjà qu'on interdit les 3,5t au bourg de Salles et qu'il y a quand même plein de 3,5t qui passent, parce qu'aujourd'hui tout le monde se fout de tout, c'est grave. Donc voilà ma question : est-ce que vous êtes capable de me donner tous les arguments qui empêcheraient mon scénario ?

### **Jean VEYRAT (animateur)**

Je ne voudrais quand même pas qu'on perde de vue que ceci est un atelier dont le but est vraiment d'avoir des propositions parce qu'on fait des réunions publiques où il y a déjà beaucoup de questions.

### **Intervention du public**

Pendant les réunions publiques, on ne peut pas aller au fond des discussions. Donc nous, aujourd'hui, on a des experts, on souhaite avec eux aller au fond des dossiers, des chiffres, et les comprendre. D'accord ? C'est notre demande.

### **Intervention du public**

Et puis le ferroutage c'est une proposition.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Sur le ferroutage, malheureusement les experts seront là lors des ateliers mobilités. On a considéré que c'était deux thématiques.

### **Intervention du public**

Que c'était secondaire ? Et vous voyez, vous trouvez que c'est secondaire ?

**Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Non, mais que ça faisait partie de la mobilité.

**Intervention du public**

Mais ça fait partie de l'environnement.

**Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Oui, mais dans ce cas-là, tout fait partie de l'environnement.

**Intervention du public**

Quand sont les ateliers mobilités alors ?

**Jean VEYRAT (animateur):**

Il y en a un jeudi à Canéjan, lundi soir à Belin-Béliet et mardi soir à Mios.

**Intervention du public**

Revenons sur l'étude du ferroutage. Je voudrais quand même dire à la DREAL et à la garante qu'il faut quand même bien regarder l'étude qui nous dit qu'il n'y a que le fret qui est possible pratiquement partout. C'est ce qu'il y a écrit dans l'étude. Et quand vous regardez ce qui est écrit dans le rapport qui a été remis par le Conseil d'orientation des infrastructures, un rapport qui a été remis il y a maintenant quelques jours, vous verrez que sur la ligne, aujourd'hui le Conseil d'orientation met, de mémoire, 40 à 50 aller-retour possibles entre le sud et le nord de la France. Donc là aussi, je pense qu'il faut vraiment qu'on ait les vrais chiffres, qu'on voit comment ça s'articule. Moi, j'ai le sentiment, je vous le dis, que là, l'étude qui nous a été fournie aujourd'hui, les données sur le ferroutage, et monsieur pose une vraie question, ont été sous-estimées par rapport à celles qui sont dans le rapport du Conseil d'orientation. Mais puisque ce n'est pas le débat aujourd'hui, on va clore la question du ferroutage.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Je ne dis pas que ce n'est pas le débat, je veux juste rappeler un point très important, c'est que c'est un atelier et que le but c'est d'avoir vos propositions... Je ne suis pas en train de dire que vos questions ne sont pas bonnes, elles sont tout à fait intéressantes parce que tout à fait dans

le sujet de l'environnement. Mais si on passe la réunion à faire du question-réponse, on va sortir dans une heure et demi, on n'aura aucune proposition et on sera déçu.

### **Intervention du public**

On ne va pas vous faire de propositions, nous on essaie de comprendre...

### **Intervention du public**

Vous ne nous laissez pas comprendre comment ça fonctionne.

### **Intervention du public**

Je vous propose d'acter à ce stade que, puisqu'on n'arrive pas à sortir de la comparaison entre les véhicules.kilomètres et les trafics routiers, la DREAL et SETEC prennent l'engagement de nous fournir les bases de trafic qui ont sous-entendu l'étude du bilan carbone.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Il y a une fiche trafic qui va être publiée. Dans cette fiche, vous aurez le trafic par telle section, le trafic par telle section. Mais il n'y aura pas l'origine-destination qui vous permettra de dire "telle voiture, elle va de là à là donc elle fait tant de kilomètres donc je multiplie par la voiture et je l'ajoute à la suivante". Parce qu'on ne peut pas le faire manuellement. S'il y a des modèles pour le faire c'est que c'est infaisable manuellement.

### **Intervention du public**

Moi, j'aimerais bien savoir quand même comment les modèles fonctionnent parce que ce sont des modèles algorithmiques.

### **Intervention du public**

Tout ce que vous dites est très intéressant. Madame la garante pourra bien noter la proposition de se pencher sur le ferroutage comme réelle opportunité d'amélioration de l'environnement. Ma question est la suivante. Je n'ai pas trouvé sur le dossier de concertation les éléments concernant l'aspect sanitaire, donc qui touchent directement à l'environnement, en termes

d'émissions de microparticules, particules fines. Le gaz à effet de serre, on est d'accord, c'est important. Seulement, il ne faudrait pas oublier que, en termes de nocivité, l'émission de particules fines représente quand même plusieurs centaines de milliers de morts prématurés en France chaque année et que les pneus des véhicules routiers produisent beaucoup plus de polluants que les gaz à effet de serre produits par les moteurs thermiques. Est-ce que cet aspect-là a été étudié ou pas ? C'est là ma question. Est-ce qu'il existe des données ou est-ce qu'elles vont être publiées ?

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Toute cette partie documentaire, on peut la trouver de manière précise à un stade ultérieur qui est le stade de l'étude d'impact, préalable à la déclaration d'utilité publique. C'est-à-dire qu'une fois qu'il est décidé de faire le projet, une étude "air" est faite et portée à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Ce sont des choses qui, comme le dimensionnement précis des protections acoustiques, se font vraiment à un stade plus avancé du projet.

### **Intervention du public**

Donc je constate que malheureusement, sur cet aspect-là environnement, je ne peux pas en parler avant. En gros c'est un peu tabou.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Il est un peu abordé dans l'étude d'opportunité, mais il est très léger. Ce n'est pas au niveau de ce qui est une étude "air santé" du stade de l'enquête publique.

### **Intervention du public**

Justement, je trouve que c'est très intéressant la remarque du monsieur. Parce qu'en effet ça faisait partie des points que je voulais aussi aborder sur la qualité de l'air. C'est qu'aujourd'hui en fait, on nous présente le dossier de concertation où la partie environnementale est beaucoup trop succincte. C'est-à-dire qu'on prend un paramètre : il y a 80 000 véhicules, il faut élargir. Mais par contre toutes les externalités négatives dont celle sur la qualité de l'air, il y a à peine une demi-page. Et ce n'est pas fait. Ce ne sont pas des processus de décision qui permettent d'avoir une prise de décision sereine. C'est-à-dire qu'on ne prend qu'un paramètre, c'est celui pour faire passer 80 000 véhicules. Les externalités négatives, on les laisse de côté.

Et donc là, je m'adresse encore à la garante en vous disant : vous êtes garante de la qualité du débat. Il faut que tous les paramètres nous permettent à nous... Parce que pourquoi pas ? Peut-être qu'il faut une deux fois trois voies, je n'en sais rien. Mais moi j'ai besoin de tous les éléments et notamment ceux sur la qualité de l'air.

### **Intervention du public**

Ce qu'a dit monsieur sur la santé était quand même très très important. On nous parle de l'accidentologie, on nous dit : il va y avoir des blessés et des morts si vous ne le faites pas. Mais combien va-t-il y avoir de personnes qui, si on accélère et si on augmente les trafics, et cetera, vont avoir des problèmes en termes de qualité de l'air ? Ça, c'est un paramètre que nous on a besoin de voir. Et qu'on a besoin. Du coup voilà, je viens sur le forum juste après, puis après.

### **Marion JULIOT (garante de la CNDP)**

Justement vous venez de dire "on ne peut pas en parler". Si, à ce stade-là, c'est l'intérêt d'une concertation préalable, c'est de poser les sujets et d'identifier s'il manque des informations. Vous parlez de la pollution de l'air, donc la réponse technique et administrative est que ce sujet sera abordé précisément dans l'étude d'impact a posteriori. La réponse pour la CNDP, c'est de dire que ce sujet doit être posé au débat et il doit y avoir une réponse à l'issue de la concertation préalable. Et ça, ce sont des sujets qu'il faut mettre sur la table. Le ferroviaire en est un autre. Et il est revenu à plusieurs reprises. Quelle place dans ce projet-là ? La réponse de la maîtrise d'ouvrage, c'est de dire que les projets enclenchés, pour l'instant, c'est 86 000 véhicules par jour. Mais nous, on dira qu'il faudra exploiter ce sujet-là parce qu'il est bien un des nœuds du problème. Un des points qui est posé sur la table très fortement durant cette concertation, c'est la question du ferroutage.

### **Intervention du public**

Je vais vous en rajouter un moi, de point qui n'est pas traité.

### **Marion JULIOT (garante de la CNDP)**

Alors l'idée, c'était ça, c'était d'avoir un débat sur ce qui manque, sur ces aspects environnementaux, et des propositions.

### **Intervention du public**

Des propositions en effet, mais enfin... Nous aujourd'hui on ne peut pas en faire. On a besoin des éléments pour comprendre. Je reviendrai sur un certain nombre de précisions après.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Quand on compare les trois scénarios, on se rend compte que la répartition est faite différemment. Et c'est la fluidité sur l'axe qui est différente aussi. Il me semble que dans le modèle des études "air", la fluidité a tendance à améliorer la qualité de l'air autour de l'axe. En tout cas pour les riverains qui sont le long de l'A63. Ça, c'est le premier point. Mais globalement, ce n'est pas un projet qui fait un appel d'air. Il permet d'améliorer la fluidité sans créer de trafic.

### **Intervention du public**

Dans la concertation, il y a à mon avis deux points qui manquent pour se faire une idée, et là je demande à la garante de les rentrer : l'étude de bruit. Parce que quand vous présentez les scénarios, on a l'impression que si on ne fait pas le scénario deux, on ne peut pas de mettre de mur antibruit. Aujourd'hui le scénario 1 n'est pas étudié avec l'étude de bruit sur les trois et les cinq kilomètres.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Clairement il n'y a pas de protections acoustiques prévues dans le scénario 1. Je ne vous ai pas menti.

### **Intervention du public**

[Inaudible] Non, non non. Mais moi je dis aujourd'hui, on est là dans la concertation, et vous nous l'avez présenté, madame la garante, en disant qu'aucun des scénarios n'était écrit et qu'on pouvait rajouter plein de scénarios. Alors moi, je vous le dis, je ne trouve pas normal que dans le scénario où on ne change rien, qui est le scénario de base, on n'envisage pas de mettre en sécurité de bruit, parce qu'il y a déjà aujourd'hui des problématiques. Il n'y a pas de mesure sur le truc initial. Et ce n'est pas parce qu'on ne triple pas les voies, et cetera qu'on ne peut pas mettre des protections antibruit. Ça, c'est la première chose. La deuxième chose qui n'est pas étudiée dans le scénario un, et on parle bien de fluidité, et moi ça, ça me gêne depuis le début, c'est que personne n'a géré de scénario avec "on ne fait rien et on change la vitesse". Or on sait bien que dans la fluidité du trafic, les conditions de vitesse sur la rocade, sur l'A63,

sur l'arrivée, sont des paramètres qui sont à prendre en compte, qui permettraient de changer la fluidité et qui devraient à mon sens faire partie de la concertation pour que les gens se disent "OK, si on ne fait rien, mais qu'on passe à 90 ou à 70 sur la rocade, c'est une chose qu'on discute depuis longtemps, et bien qu'est ce qui se passe et qu'est-ce que ça fluidifie ?" Ce n'est pas normal que dans le scénario de base, les trucs comme ça ne soient pas étudiés à mon sens.

### **Intervention du public**

Quand vous dites que le projet ne crée pas d'appel d'air, qu'est-ce que ça veut dire ?

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Si on fait la somme des trafics sur l'ensemble de la zone entre les scénarios, il n'y a pas d'augmentation massive de trafic. Le fait de mettre à deux fois trois voies, ça n'induit pas massivement du trafic en plus. Mais ça améliore la fluidité.

### **Intervention du public**

Je trouve que c'est contre-intuitif par rapport à ce qu'on constate dans beaucoup d'endroits. Ça résout à court terme, mais sur un moyen terme...

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

On résoudra le problème sur l'A63. C'est-à-dire que si là, aujourd'hui, vous perdez 40 minutes, dont 20 minutes sur l'A63, et 20 minutes sur la rocade, on ne perdra plus 20 minutes sur l'A63. Et donc les gens qui quittent avant la fin de l'A63, ils auront gagné tout le temps qu'ils auraient dû perdre. Évidemment, les gens qui vont encore sur la rocade, qui vont à Mérignac, et cetera, ils auront toujours la rocade qui sera chargée.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Pour les protections acoustiques, il n'y a pas de programme de protection dans cette zone hors projet pour la simple et bonne raison qu'il y a des points noirs du bruit ailleurs dans la région. Ici, je vais dire des choses qui ne plaisent pas, elles ne sont pas considérées comme prioritaires parce qu'il y a des points noirs du bruit, c'est à dire des gens qui ont des niveaux de bruit insupportables et déjà, on n'arrive pas à avoir les financements pour ces travaux.

### **Intervention du public**

Oui, mais il faudrait une mesure de base quand même au début pour le scénario.

### **Intervention du public**

Pour répondre à madame sur deux sujets et pour la garante. Pour moi, le scénario où on ne fait rien n'a pas à être modifié. Dans toute concertation il y a un scénario de référence qui est l'existant. Ce que vous proposez, c'est un autre scénario d'aménagement. Ce n'est pas le scénario 1 qu'on va modifier, ça appelle un autre scénario. C'est juste de la forme, mais il y a toujours une référence de l'existant.

Sur le bruit, pour compléter ce que dit madame Panconi, vous avez sur le site de la préfecture de Gironde ce qu'on appelle les CBS, les cartes de bruit stratégiques, ce sont des data qui sont ouvertes à tout le public. Et c'est sur la base de ces éléments-là que sont déterminés par les autorités les points noirs du bruit. Vous pouvez regarder les cartes de bruit qui représentent les courbes isophones le long de l'A63 et donnent l'ensemble du bruit que vous avez le long de l'A63. Le bruit, par rapport aux autres sujets, c'est quelque chose qui est, je dirais, très bien défini, très bien cadré. Le bruit est un vrai sujet humain, d'environnement. Au-delà des animaux à quatre pattes, on s'occupe des animaux à deux pattes. Et vous avez entièrement raison, mais ce n'est pas le sujet aujourd'hui qui à mon avis mérite qu'il y ait des discussions. C'est très cadré. Vous avez des courbes sur le site de la préfecture. Vous avez des cartes stratégiques, vous avez un plan de prévention vis-à-vis du bruit d'un environnement. Tout ça est très cadré et pour moi, il n'y a pas de sujet. Il n'y a pas de crainte à avoir s'il y a des travaux. Sur tous les projets que vous avez, il y a toujours systématiquement ces études-là. Alors après on peut toujours remettre en cause les modèles, on peut toujours remettre en cause le trafic, le bruit du camion. Mais je dirai que de retour d'expérience, c'est très bien cadré.

### **Intervention du public**

Dans ce cas je regrette qu'il n'y ait pas un scénario 1bis qui prenne en compte le fait que si on ne fait rien, on peut quand même faire des choses pour améliorer le bruit, etc.

### **Intervention du public**

Sur la forme, vous ne pouvez pas modifier le scénario 1 qui est la référence.

### **Intervention du public**

Il y a un scénario qui est complètement oublié. Aujourd'hui, on nous le dit, on a la capacité de faire un scénario trois avec 53 millions ou 54 millions d'euros pour faire sept kilomètres. Imaginons que ces 54 millions d'euros, on les mette pour améliorer le TER, pour le ferroutage. Il y a de l'argent public, il faut faire des choix politiques et avec cet argent il faut décider. Et donc il faut imaginer un scénario où, en fait, aujourd'hui, on est capable de dire avec 54 millions on est capable d'investir ceci dans le TER. Ce qui permettrait de réduire au moins les trafics avec une autre vision que la vision autoroutière. Et ça, pour moi, c'est un scénario qui nous paraît important, qui n'existe pas aujourd'hui. Les 54 millions, on ne peut les mettre que sur la route.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Tout d'abord les 54 millions, on ne les a pas encore d'une part, comme l'a expliqué madame la secrétaire générale l'autre jour. Donc, il ne faut pas considérer que ces 54 millions sont acquis. Ils sont potentiellement cofinancés, c'est-à-dire que l'État ne vient participer au projet que s'il y a des cofinanceurs. Et ensuite, à titre personnel, je fais des routes, donc je sais combien coûte la route, je ne fais pas de ferroviaire, je ne fais pas de gare donc je ne sais pas combien coûterait l'amélioration. Je ne peux pas savoir combien ça représenterait 54 millions en termes d'amélioration du TER.

### **Intervention du public**

Ce n'est pas madame Panconi qui fait ce dossier, c'est la DREAL. Dans la DREAL, je le rappelle encore à madame la garante, il y a un mot qui est le E qui est environnement. Voilà. Vous dépendez quand même du ministère de l'Aménagement du territoire. Et donc il y a des compétences au sein de la DREAL qui peuvent en effet chiffrer ces 53 millions. Il y a le lobby des routiers, mais il y a d'autres lobbys au sein, quand même, de la DREAL. Et donc pour moi aujourd'hui, cette question de scénario où les 53 millions, au lieu de penser à les mettre sur l'autoroute, qu'est-ce qu'on peut en faire pour améliorer le ferroutage, pour améliorer les transports, les TER ? Ça, ça me paraît être une demande. Aujourd'hui, la concertation qu'on nous présente, c'est "le scénario deux, allez-y, allez-y, allez-y". Pour nous il y a d'autres alternatives.

### **Jean VEYRAT (animateur)**

Ce que vous présentez là, sur les choix de type de mobilité, ce sera le plein cœur des ateliers mobilités qui vont se dérouler.

### **Intervention du public**

Attendez, mais le ferroutage, ça fait partie intégrante de l'environnement. Ça aurait dû être traité. C'est la diminution du nombre de camions, c'est directement et sur le bruit et sur la pollution.

### **Jean VEYRAT (animateur)**

C'est une proposition pour réduire les gaz à effet de serre.

### **Intervention du public**

Quand il propose de prendre le budget pour le TER, ça fait partie de l'environnement. Ça diminue le nombre de voitures.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Les modèles de trafic intègrent complètement les projets de TER tels qu'ils sont actuellement prévus. Et c'est en intégrant le RER métropolitain, qui permet d'augmenter la capacité de la ligne et de passer de 9000 voyageurs par jour à 15 000, qu'il reste encore ce trafic sur l'autoroute A63. C'est-à-dire qu'on n'a pas considéré qu'on mettait les modes en concurrence. On a considéré qu'était intégré déjà tout un tas de projets, dont le projet de RER métropolitain. C'est un projet sur lequel la région et les différents partenaires font un gros effort, il y a eu la concertation en fin d'année dernière. Mais ce projet est intégré. Ce que je veux dire c'est que ces projets d'augmentation capacitaire sont intégrés. Après je peux entendre que vous considérez qu'ils ne sont pas suffisants, mais je suis maître d'ouvrage routier, donc je ne peux pas vous répondre autre chose que : nous les avons intégrés et voilà ce qu'il reste du trafic routier.

### **Intervention du public**

Mais moi je voudrais qu'on prenne ma demande qu'il y ait un scénario, si on rajoutait au scénario des 15 000 voyageurs par jour, avec 54 millions, qu'est-ce qu'on pourrait faire de plus ?

### **Intervention du public**

C'est une remarque. Je suis venu à l'atelier environnement m'attendant à ce que l'on puisse spécifiquement parler du ferroutage justement. Je suis très surpris. J'essaierai de venir aux autres ateliers mobilités en espérant qu'il y aura des personnes de la DREAL qui pourront parler du ferroutage et du TER.

### **Jean VEYRAT (animateur)**

C'est le cas. En l'occurrence vous avez vu que sur la partie gaz à effet de serre, il y a une personne du bureau d'études qui était là. On ne peut pas mobiliser tous les partenaires pour chaque atelier. Mais c'est bien noté et ce sera le cas pour les ateliers mobilités.

### **Intervention du public**

Pour les gaz à effet de serre, il nous faut plus d'infos du modèle d'EGIS. Parce que vous avez bien compris au début de la réunion que pour le moment on n'arrive pas à comprendre. Moi je n'arrive pas à comprendre sur les trois scénarios, la conclusion qui consiste à dire que le scénario deux produit moins de gaz à effet de serre à l'arrivée que le scénario un où on ne fait rien et que le scénario trois, lui par contre il est positif. Moi j'ai besoin de comprendre parce que franchement ça me dépasse.

### **Intervention du public**

On se rend compte au travers des questions qui viennent, qu'on ne peut pas réfléchir sur un sujet comme l'autoroute sans réfléchir plus globalement à d'autres solutions. Et c'est très complexe, on en est conscient. Et nous-mêmes, citoyens, on se sent dépassés par ces questions-là. Je trouve ça un peu... Je suis déçu. Et je peux vous comprendre. Aujourd'hui vous nous dites "Nous ici, on est démunis". Mais on est quand même déçu, nous le peuple, de se voir répondre qu'on ne peut pas avoir une réflexion globale parce que les personnes ne sont pas là pour nous répondre.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Il y a quand même une réflexion globale dans la mesure où sont intégrés tous les projets qui sont déjà actés.

### **Intervention du public**

Pour reformuler ce que monsieur disait tout à l'heure, il y a là des budgets qui sont annoncés. Un budget peut financer plein de choses différentes.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Ça ne marche pas tout à fait comme ça.

### **Intervention du public**

Et puis c'était le cas des concertations. Ça consiste à dire : le scénario deux, comme c'est l'utilisateur qui paye, ça va bien à tout le monde. Mais l'utilisateur, en fait, vous vous rendez bien compte, au fur et à mesure des concertations que lui, ce n'est pas le scénario deux dont il rêve. Ce dont il rêve, c'est qu'il y ait plus de trains et plus de ferroutage, qu'il y ait une vision du trafic différente et donc moi je pense que ça vaut le coup qu'on se pose d'autres questions avec ces mêmes budgets.

### **Intervention du public**

Pour en revenir à ce qu'a dit monsieur, vous avez raison, mais on n'est pas au même niveau décisionnel. Là, aujourd'hui, la concertation, on a vu que c'est une concertation locale. Donc le projet est sur un niveau local. L'ensemble des solutions, notamment le ferroutage, ne peut pas être aujourd'hui une solution sur un périmètre réduit. Un ferroutage, c'est une autoroute qui va de Tarnos à...

### **Intervention du public**

Mais il va quand même passer là le train.

### **Intervention du public**

Ce que je veux dire par là, c'est qu'on a une opposition. On est là pour débattre sur un projet local et des solutions qui pourraient être envisagées sont-elles de niveau national. Donc la partie assise à la tribune, je comprends leur difficulté à pouvoir répondre.

### **Intervention du public**

C'est l'État !

### **Intervention du public**

Oui, l'État. Mais c'est l'état local. La DREAL c'est l'État local, ce n'est pas l'État Paris. Pour répondre à la question des 54 millions sur du ferroutage, vous ne faites pas grand-chose. Je finis juste par rapport à des éléments de contexte. On dit le ferroutage, oui. Mais quelles solutions aujourd'hui ? Combien de camions mettez-vous sur un train ? Vous en mettez 80. Si vous regardez le trafic qui a été affiché...

### **Intervention du public**

Oui, c'est 9000 camions qui traversent, il faut 100 trains par jour. Ce n'est pas compliqué.

### **Intervention du public**

Tout à fait. Et donc pour ceux qui ont un peu de souvenirs, il y avait, et il y a peut-être toujours, je ne sais pas, une autoroute ferroviaire qui partait de Tarnos à l'époque. Il y avait un ministre de l'Équipement qui était landais. Il y a eu une opposition locale et les projets ont été abandonnés avec des élus locaux. Ça a été abandonné à cause du local. Et le ferroutage, par rapport aux 50 millions ou 290, c'étaient des projets nationaux avec des investissements en milliards. Et ça dépasse la concertation d'aujourd'hui.

### **Intervention du public**

Pour répondre, le ferroutage est une décision nationale et la réunion de ce soir porte sur un petit tronçon de sept kilomètres. On nous a invités à venir discuter sur l'utilité ou pas d'envisager trois scénarios d'autoroute et nous, on dit : c'est très clair l'autoroute je n'en veux pas. Parce qu'on nous dit qu'il faut relier ce projet d'autoroute à la lutte contre la pollution. L'autoroute ne va rien régler en termes de pollution. Le ferroutage peut le régler. En clair, moi, si vous me demandez de prendre une décision ce soir, vos trois scénarios, je n'en veux pas.

### **Intervention du public**

Il y a quand même le scénario 1 qui est le scénario de base.

### **Intervention du public**

Oui, alors les deux scénarios, je n'en veux pas. Et faisons en sorte que, de la réunion de Salles et des réunions de Mios, etc., remontent vers je ne sais qui d'ailleurs, l'idée que la population locale souhaite qu'une étude nationale sur le ferroutage soit entamée.

### **Intervention du public**

C'est ce qui est remonté de tout. Moi j'ai participé à deux autres réunions avant, c'est ce qui est remonté partout. Et moi je vous rejoins. C'est vrai que c'est une problématique locale, d'accord. C'est vrai qu'on a raté le coche avant, mais les temps changent et les gens d'aujourd'hui veulent que cette problématique nationale, elle soit abordée et pas qu'on fasse un petit morceau de sparadraps là sur l'A63 parce que voilà, et qu'on ne se pose jamais la question. C'est le moment ou jamais de le faire.

### **Intervention du public**

Vous avez raison, mais ce n'est pas pour défendre ni Pierre, ni Paul, ni Jacques. C'est pour dire que c'est plus à l'échelle décisionnelle qui est là autour de la table.

### **Intervention du public**

Moi j'ai personnellement j'habite au Teich. Clairement, mon objectif était de discuter des différentes possibilités liées à l'environnement, des actions concrètes identifiées sur les différents scénarios. Qu'est-ce qu'on fait pour protéger, pour tel scénario, les espèces qui sont autour ? Comment on protège et on continue à protéger, surtout maintenant avec le scénario qui inclut l'élargissement au niveau de l'A660 aussi. Moi c'était plus dans cette optique que je venais. Ceci dit, ce qui est discuté est toujours très intéressant évidemment : tout ce qui concerne la pollution, la qualité de l'air. Après, je considère effectivement que les réponses ne sont pas là ce soir. On est là pour s'exprimer. Donc si on pouvait parler des autres sujets et de ce qu'on peut mettre en place, c'est vraiment pour ça que je suis venue.

### **Jean VEYRAT (animateur)**

Et si vous avez des propositions sur ces points-là à formuler, justement le but c'est vraiment de pouvoir les noter. Parce que, madame la garante me contredira si je me trompe, dans une concession préalable s'il y a des propositions formulées lors de la concertation, elles sont notées par les garantes dans le cadre de leur bilan et l'État doit ensuite se prononcer sur ces propositions. Qu'il s'agisse de propositions globales, c'est par exemple le scénario 1bis proposé par madame, ou de mesures spécifiques qui peuvent être une mesure spécifique sur les nuisances sonores ou sur la ressource en eau. Donc il peut y avoir à la fois de grandes propositions et des propositions très précises.

### **Intervention du public**

Je voudrais revenir sur le bilan carbone et les études de trafic. S'agissant des études de trafic, il y a un point qui m'a interpellé quand même : dans votre étude page 17, vous parlez des dynamiques, puisque les trafics sont aussi liés aux dynamiques démographiques. C'est-à-dire que plus il y a d'habitants dans un endroit, plus il y a de gens qui se déplacent dans un autre endroit. Or, en fait, quand on regarde la carte que vous publiez, c'est une carte qui date quand même de 2008 sur cette page. C'est une carte qui date de 2008 et les dynamiques de population sont des dynamiques de population qui sont entre 2011 et 2016. Or, en tant qu'habitant et élu sur le bassin, je sais que les dynamiques de population ont quand même diminué. Et surtout, ce que je sais avec un élément que vous intégrez p.17, c'est que les dynamiques de population vont encore diminuer avec le SRADDET. Donc ma question est simple. Comment, dans les études de trafic, ont été intégrées les nouvelles données actualisées par rapport au fait qu'il y aura moins de population sur le bassin qui se déplacera vers Bordeaux ?

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Les données démographiques, ce sont effectivement des données qui sont anciennes parce que l'enquête ménage n'était pas encore disponible. En revanche ce qui est expliqué page 47 si je ne m'abuse, le modèle de trafic utilisé est basé sur le modèle multimodal girondin. Et ce modèle est actualisé par l'ensemble des partenaires de la Gironde, et il tient compte des nouvelles zones urbanisées, et des dynamiques récentes puisqu'il est actualisé très régulièrement par les différents partenaires. Et c'est sur ce modèle-là qu'est calculée la demande de déplacement rentrée ensuite dans le modèle de trafic. Donc ça, c'est ce qui est expliqué page 46. Avec le modèle multimodal partenarial, on ne se base pas sur les données de l'INSEE, on se base sur ce modèle qui est un modèle qui a été fait spécifiquement pour la

Gironde et qui est alimenté par Bordeaux Métropole, par les communes sur les zones qu'elles construisent ou qu'elles n'ouvrent pas à l'urbanisation. Quand il y a par exemple un pôle très attractif qui est construit, c'est intégré dans le modèle et du coup ça peut être pris en compte dans le modèle comme étant un pôle générateur de trafic.

De la même façon que les projets qui sont prévus à l'horizon 2030 sont intégrés dans le modèle multimodal, l'urbanisation telle qu'elle est actuellement et telle qu'elle est prévue à l'horizon du modèle, est intégrée dans le modèle multimodal. Donc les statistiques qui sont montrées servent à avoir une idée globale. Mais dans le modèle, les études de trafic ont été faites en 2022 et c'est d'ailleurs pour ça qu'on a mis un peu de temps à nous à faire les fiches, mais en tout cas ça intègre bien ces derniers éléments.

### **Intervention du public**

On est en train de vouloir parler aujourd'hui de l'environnement. On ne sait pas quelle est la solution qui sera adoptée. Moi je ne perds pas de vue que l'objectif premier, c'est d'améliorer la fluidité des transports. Alors comment ? Est-ce que c'est par le ferroutage ? Je n'en sais rien, je n'ai pas les éléments financiers pour vous le dire. Mais il ne faut pas oublier que dans le ferroutage il faut créer des voies ferrées, des réseaux et des gares d'arrivée et des gares de départ si on ne veut pas que le trafic passe par l'A63. Je trouve anormal également qu'on ait séparé les ateliers mobilité et les ateliers environnement parce que les deux vont de pair avec l'objectif que je viens de fixer, c'est-à-dire améliorer la fluidité de l'A63. Voilà le sens de ma démarche, de mon raisonnement en ce moment même.

### **Intervention du public**

Et alors moi j'aimerais bien aussi que soit rajoutée une fiche sur l'imperméabilisation des sols, parce que j'ai un petit problème avec cette concertation qui est qu'à chaque fois j'ai l'impression qu'on explique le truc en disant "ce n'est pas grave, c'est le truc du milieu, c'est moins grave que si c'était à l'extérieur". Or ça artificialise quand même 35 hectares, c'est écrit en tout petit à un endroit. Il n'y a pas de fiche qui explique que 35 hectares c'est 43 stades de foot. Il y a une petite dame qui avait envoyé un email très intéressant sur ce que ça générerait en termes de gaz à effet de serre, et cetera. Je trouve que dans la concertation, il devrait y avoir une fiche spécifique qui dit si on fait trois voies sur 35 kilomètres, c'est 35 hectares d'artificialisation. En termes de l'imperméabilisation, ça change ça, et cetera. Que ce soit au milieu ou pas au milieu

de l'autoroute, ça n'a pas d'importance pour nos nappes phréatiques, ça a la même incidence que ce soit au milieu d'un champ ou au milieu du truc. La même chose pour les insectes. Effectivement, il n'y a sûrement pas des cerfs qui broutent au milieu de l'autoroute, mais il y a des insectes qui vivent sur un certain nombre de portions. Et là aussi, je veux dire, aujourd'hui on est dans des populations d'insectes qui sont en déclin très important. Ça devrait être écrit. Après on décide ou pas de le faire, mais je trouve que ça manque cruellement. Et puisqu'on est à l'environnement, parlons-en. Cette fiche-là, elle manque cruellement.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Je pourrais rajouter que puisque vous parlez d'environnement, malgré tout, la mise à deux fois trois voies est aussi l'occasion, notamment par rapport à la protection de nos nappes phréatiques, de faire l'aménagement qui permet la mise aux normes environnementales de la route. Donc l'un dans l'autre...

### **Intervention du public**

Oui, mais vous mettez la fiche parce que... Mais mettez la fiche, vraiment.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

35 hectares, le chiffre n'est pas caché. Il est dans la partie sur les impacts.

### **Intervention du public**

Il n'y a pas la partie sur l'imperméabilisation. Faites une fiche plus complète. Honnêtement, ça manque vraiment, vraiment.

### **Chaimae ALOULI (SETEC)**

Le changement de l'affectation des sols a été pris en compte dans le bilan carbone, dans la phase de construction. Comme vous l'avez dit, ça dépend de l'affectation des sols (prairies ou forêts). Ça n'a rien à voir avec l'élargissement par l'intérieur ou l'extérieur. Mais ça dépend du type de sols qu'on va imperméabiliser. Et en fait, le dégagement du carbone vient du

terrassement, car il est stocké dans le sol. Donc ce n'est pas l'imperméabilisation en soi, mais c'est le fait de venir terrasser. Ça a été pris en compte dans la partie construction, mais si vous voulez on pourra le faire apparaître un peu plus. Ça a été bien posé dans le rapport.

### **Intervention du public**

J'entends bien que c'est pris en compte dans le bilan carbone, ce qui est tout à fait remarquable. Par contre, je rajouterai à l'imperméabilisation, peut-être l'artificialisation des sols de cette fameuse bande intermédiaire qui est déjà dans l'emprise, mais qui représente quand même une certaine réserve de biodiversité. Parce qu'il y a des espèces végétales, il y a des eucalyptus, il y a des pins, il y a des oiseaux qui nichent, etc. Donc il ne faut pas perdre de vue cet aspect à compenser, tant est qu'on puisse le compenser. Mais surtout, ce que je voulais rajouter c'est : est-ce que dans les études d'impact à venir ou même en cours est prise en compte la perte d'évapotranspiration de cette zone imperméabilisée qui a des conséquences en termes de microclimat à l'échelle locale ? Donc là on est en plein dans le thème de l'environnement, du microclimat à l'échelle locale. Et dernier paramètre à prendre en compte, c'est l'albédo des sols. Est-ce que là-dessus on a des éléments qui sont prévus en termes d'études ? On a eu l'occasion de voir les grands incendies de cet été dernier avec des zones très impactées au niveau local là aussi. Et on pouvait voir par exemple sur le site de la NASA qu'il y avait des zones rouges qui étaient identifiées comme incendiées. Alors qu'en fait, il n'y avait pas du tout un incendie, ce sont juste des champs de panneaux solaires photovoltaïques. Donc il y a un effet microclimat des zones sombres. Les routes, les bitumes, ils sont sombres, ils sont noirs, donc accumulation de chaleur. Et cette chaleur est rendue dans l'air. Est-ce que ça a vocation à être pris en compte ou pas dans les études à venir ?

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Ce qui est prévu se trouve dans le texte qui régit l'étude d'impact. Et j'avoue que je ne sais pas si la thématique des zones sombres est dans l'étude d'impact. En revanche, je peux vous répondre sur tout ce qui concerne le milieu naturel et la biodiversité. Il y a déjà eu des inventaires qui ont été faits dans le terre-plein central (TPC) qui sont des inventaires réalisés à un stade très amont. Et effectivement, si le projet devait être fait, il y aurait des inventaires précis sur une année complète et la procédure à "éviter, réduire, compenser" s'applique et des zones de mesures compensatoires seraient nécessaires pour une plaine. Mais on a conscience qu'on peut trouver des choses dans un TPC. On a trouvé une espèce protégée dans le TPC de

la rocade. On aurait pu imaginer qu'il n'y en avait pas, mais on a tout de même prévu des mesures.

### **Intervention du public**

Ces inventaires, j'avais vu qu'ils étaient assez soignés et précis. Par contre, le critère d'évapotranspiration des sols, je ne l'ai jamais trouvé. Donc sachant que c'est une clé du fonctionnement des microclimats, des climats à l'échelle locale.

### **Jean VEYRAT (animateur)**

Est-ce que vous pouvez expliquer de quelle manière ? C'est un sujet compliqué pour beaucoup.

### **Intervention du public**

Pour faire simple, un arbre qui fait 35 m de haut, il va pomper de l'eau dans le sol et l'évaporer. L'évaporation produisant du froid, c'est un fait physique, ça crée un microclimat sous l'arbre et c'est pour ça qu'on parle maintenant en ville de faire des microforêts, de planter des espèces végétales, des arbres, pas des buissons, pas des arbustes, mais de vrais arbres qui vont générer cette pompe naturelle en fait. Pour ça, il faut qu'il y ait de l'eau dans le sol, il faut qu'il pleuve. Heureusement elle arrive aujourd'hui. Mais ce que je veux dire, c'est que jusque-là, je n'ai pas trop trouvé ce critère-là. Et comme actuellement, effectivement, on semble de plus en plus se pencher à l'échelle urbaine sur ce paramètre-là, je voulais savoir si à l'échelle des projets routiers, on pouvait avoir l'espoir que ce soit également versé au dossier de l'examen des paramètres ?

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

À ma connaissance, ça ne fait pas partie du contenu réglementaire des études d'impact actuellement.

### **Intervention du public**

Peut-être qu'on peut le noter comme une préoccupation.

### **Jean VEYRAT (animateur)**

Peut-être comme un nouvel axe d'étude qui n'est pas habituellement pris en compte.

### **Intervention du public**

Moi, je voudrais revenir sur la réponse de madame Panconi par rapport à la croissance démographique entre les pôles et l'impact que cela pouvait avoir sur les trafics. Vous m'avez répondu p.46. J'ai eu le temps de la lire aussi. Le MMM en fait, c'est la somme des projets d'infrastructures qui vont être prêts : le pont Simone Veil, le téléphérique rive gauche. Ce n'est absolument pas la question des dynamiques d'habitat. Et donc moi, ma question, d'où mon interpellation, je demande à la garante de le noter, c'est que je souhaite que soient étudiées, actualisées, les dynamiques démographiques. Parce que ça, c'est un vrai sujet. Et là, actuellement, la réponse qui m'a été apportée, vous le vérifierez page 46, c'est une réponse d'une étude d'infrastructures qui vont être mises en place, le TER, et cetera, et qu'on intègre à l'étude. Par contre l'étude n'actualise pas les données démographiques. Et je peux vous dire qu'aujourd'hui la croissance de la population sur le bassin va complètement décroître parce qu'on ne peut plus accepter la croissance qu'on en a eu jusqu'à présent, ce n'est pas possible. Sur Bordeaux certainement, les choses seront certainement similaires.

Deuxièmement, il y a un deuxième point dans cette étude p.46 qu'on n'a pas étudié, qui pour moi est extrêmement important. C'est le fait que sur Bordeaux, tout à l'heure on a abordé la question de la qualité de l'air, la qualité de l'air est telle que l'État, la DREAL, a été obligé d'imposer aux collectivités la mise en place de zones à faible émission. C'est-à-dire que les véhicules thermiques ne pourront pas rentrer dans Bordeaux. Donc ça, ça va avoir un impact forcé sur les trafics. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, on raisonne avec des trafics considérables en partant de données qui relèvent plus de 2010, avec une croissance démographique très forte que l'on a connue sur bassin. Et deuxièmement, avec le territoire de Bordeaux, qui était un territoire d'écoulement où on rentrait à grande vitesse. Tout ça, ce n'est plus vrai. Ce qu'il va se passer aujourd'hui, c'est la baisse de la croissance démographique. Et deuxièmement, le fait que dans Bordeaux, on ne va plus pouvoir rentrer. Donc, à partir de ce moment-là, il va y avoir une modification importante qui va se faire, mais qui n'est pas intégrée. Et donc on nous annonce des trafics qui ne vont pas forcément se réaliser.

### **Jean VEYRAT (animateur)**

Est-ce que ces points sont intégrés dans les modélisations ?

### **Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

On a la chance que le MMM ne soit pas un modèle de l'État. Je ne sais pas si vous l'avez bien compris, c'est un modèle qui appartient à Bordeaux Métropole, aux collectivités, à l'État et qu'on a pu utiliser. EGIS l'a utilisé pour les études de trafic. Donc le MMM intègre bien les données qui sont présentes dans les documents d'urbanisme aujourd'hui et les zones ouvertes à l'urbanisation, pas que de Bordeaux, mais de toute la Gironde. Le MMM est départemental. Toutes les évolutions jusqu'en 2030 sont assez fiables puisqu'elles prennent en compte toutes ces zones qui vont être ouvertes à l'urbanisation et ces paramètres-là. Donc pour 2030, franchement, je crois qu'on est le plus fiable possible.

### **Intervention du public**

On peut imaginer avoir une fiche actualisée sur la démographie sortie du MMM et qui nous donne les éléments ?

### **Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

On va faire mieux que ça. On va mettre en ligne le rapport de méthodologie qui contient pas mal d'explications sur le modèle, pas mal d'entrants. Après le modèle, concernant le modèle, on ne peut pas, nous DREAL aujourd'hui, aller dedans. C'est pour ça qu'on a fait appel à EGIS. Ce n'est pas nous qui le faisons tourner. Donc je ne peux pas vous répondre explicitement. Par contre on peut avoir la réponse de Bordeaux Métropole par exemple. Sur la ZFE, c'est une question que vous avez dû poser dans les contributions. Je me suis renseigné sur ce point-là. Aujourd'hui, les ZFE ne sont pas intégrées dans le modèle. Par contre, dans la prochaine mise à jour du modèle, elles seront intégrées. Donc si on veut, on pourra à partir de là connaître l'impact des ZFE sur le trafic. Aujourd'hui ce n'est pas le cas, effectivement.

### **Intervention du public**

Donc ça, c'est important et je demande à madame la garante de bien le noter.

### **Intervention du public**

Au Barp on construit un collège-lycée de 3 000 élèves. C'est-à-dire qu'il va avoir 300 adultes qui vont devoir encadrer ces élèves et ça va emmener les familles. Le Barp aujourd'hui, c'est 5 000. Ils ont pour projet de monter à 7 000 voire 8 000 habitants. Vous allez à Mios vous poser au Leclerc, et vous voyez toutes les habitations. Donc peut-être que sur le bassin,

l'augmentation démographique est en baisse, certes, mais sur Le Barp, sur Mios, sur Belin-Béliet, ça va exploser. Sur le nombre de véhicules qui va rouler sur l'autoroute, la DREAL est en dessous de la vérité, je pense.

### **Intervention du public**

Sur Le Barp, certainement. Sur Mios aujourd'hui, le maire a pris des mesures pour réduire la croissance de la population. Et il faut les intégrer ces mesures. Après Le Barp je ne connais pas.

### **Jean VEYRAT (animateur)**

Monsieur, sur Mios, ça a été présenté dans les diaporamas. Je ne sais pas si vous étiez aux deux dernières réunions publiques. Mios est la commune de Gironde qui a eu la plus grosse croissance de population sur les cinq dernières années.

### **Intervention du public**

On doit réétudier ça.

### **Intervention du public**

Moi j'avais une question pour compléter ce que monsieur disait sur l'imperméabilisation. Est-ce que vous prenez en compte... Parce qu'alors là c'est vraiment un truc de madame Michu, mais quand on marche sur une surface noire qui chauffe, plus elle est grande et plus elle est importante et plus elle chauffe. Est-ce que vous prenez en considération que le fait d'artificialiser le milieu va largement augmenter la chauffe du bitume ?

### **Jean VEYRAT (animateur)**

C'est l'albédo dont parlait monsieur : l'effet d'augmentation de la température liée à la couleur de la surface.

### **Intervention du public**

Ça, c'était la première chose. La deuxième chose, c'est un peu lié à ce que disait le monsieur à côté. C'est plutôt dans la mobilité que dans l'environnement. Mais je me demande si on a pris en compte le fait que, en fait, Arcachon et Bordeaux, ça fait partie du même SCoT, c'est ça ?

Ce n'est pas le même ScoT ? En tout cas, il y a un bassin d'emploi et de mobilité qui lie les deux villes et je me demande quand même au niveau fonctionnement social, et cetera, si on peut se dire "tiens, on va faire payer des gens qui finalement habitent sur le même bassin d'emploi à chaque fois qu'ils vont avoir besoin de se déplacer". Je sais que vous n'avez pas la réponse.

### **Intervention du public**

Pour répondre à madame sur l'imperméabilisation. Il faut savoir qu'aujourd'hui il y a des bétons et des bitumes qui sont absorbants. J'ai travaillé dix ans dans la recherche et développement dans le ciment et le béton. Donc je sais, je peux vous dire que si on verse ici 5 000 litres d'eau, dix minutes plus tard vous n'avez plus rien. Ça existe. Sur l'imperméabilisation, ils sont en progrès, certes, ce n'est pas un miracle. On ne peut pas vous dire qu'il n'y aura pas d'eau et que ce sera comme de la terre. Mais aujourd'hui, il existe des bétons, et je parle d'un domaine dans lequel j'ai travaillé dix ans, où l'eau s'infiltré. Et dans le bitume également, je sais qu'ils travaillent énormément.

### **Intervention du public**

C'est ce que vous appelez les autodrainants ?

### **Intervention du public**

Exactement.

### **Intervention du public**

Sauf que les autodrainant, au bout de quelques années... Sur les routes, je ne sais pas, mais sur les parkings des zones industrielles on est revenu à l'enrobé classique parce que l'autodrainant, on ne sait pas comment l'entretenir.

### **Intervention du public**

Ce n'est pas qu'on ne sait pas l'entretenir. C'est que ça coûte cher de l'entretenir.

### **Intervention du public**

Je voudrais juste abonder dans le sens de monsieur qui parlait de la démographie métropolitaine bordelaise. Elle était de 600 000 habitants dans les années 80. Elle était prévue à 1 million dans l'objectif des années... Je ne sais plus lesquelles. Maintenant, on en est à 850 000. Donc la population bordelaise n'a pas fini d'augmenter effectivement. Et donc c'est ce que je disais à Cestas l'autre soir et également dans le cadre de la zone à faible émission à Pessac. Un grave problème de circulation va se poser si on ne fait rien et si on n'engage pas une grande réflexion sur les plans de circulation. Que ce soit pour la région bordelaise, surtout, et que ce soit pour l'A63 et d'autres généralement dans toute la France. Je l'ai fait ressortir à Cestas l'autre soir : le problème des camions n'était pas la raison de l'engorgement de l'agglomération bordelaise. C'est un rapport de la Direction régionale de l'équipement d'Aquitaine qui date de 2003, qui le dit, mais ce n'est pas moi. Moi je vais résumer, je ne suis rien du tout, je suis juste qu'un citoyen qui permet d'avoir une autre vision que celle qu'on nous oppose et tout au moins d'engager la réflexion. Donc le problème des camions n'était pas à l'époque en 2003, la raison de l'engorgement de l'agglomération bordelaise. Il était dû à de courts, mais fréquents déplacements. C'est ce que je disais à Cestas un petit peu dans un esprit de réflexion générale. Donc moi c'est ce que j'apporte et ce que j'essaie d'apporter dans le cadre de ce projet que l'on nous propose. Et vous connaissez un petit peu ma vision de ce projet. Et j'aurais peut-être l'occasion de la présenter un peu mieux la prochaine fois. Merci.

### **Jean VEYRAT (animateur)**

Je me permets une question pour vous, pour n'importe qui. Vous parlez des courts, mais fréquents déplacements qui posent des problèmes de fluidité, mais aussi d'environnement. Est-ce qu'en termes d'environnement, il y a des solutions pour que ces déplacements qui sont souvent contraints, je crois que ce sont des déplacements domicile-travail, puissent être moins impactant pour l'environnement ? C'est une question que je pose à tout le monde. Si vous voulez répondre en premier, je vous donne le micro, puis ensuite il y aura peut-être d'autres personnes.

### **Intervention du public**

Il y a une nomenclature qui doit être faite, un recensement des problèmes rencontrés par les conducteurs automobiles. Personnellement, je n'ai pas toute cette nomenclature en tête. Mais on propose des rampes, des chicanes avant les ronds-points des chicanes, bientôt il va y avoir des ronds-points dans des ronds-points, des ralentisseurs, des voies qui se resserrent, des bus qui s'arrêtent et qui gênent la circulation pour ceux qui sont derrière, etc. Je ne vais pas faire la

nomenclature, mais je pense que vous m'avez compris. Il y a tout un plan de circulation qui a été fait dans les années passées et qui est néfaste pour la fluidité des trafics en général, que ce soit de l'agglomération bordelaise, que ce soit départemental, que ce soit pour les autoroutes même.

### **Intervention du public**

Les ronds-points dans les ronds-points, ça existe. Il suffit d'aller en Angleterre et vous aurez l'occasion d'en voir sur Google, vous avez des images. Pour répondre à votre question, j'ai une problématique très simple. J'avais le projet d'embaucher dans des entreprises à La Teste habitant au Barp. Donc je me voyais mal faire tous les jours le chemin en voiture et j'ai étudié la possibilité d'y aller en train. Et bien il faut que je prenne ma voiture pour aller du Barp à la gare de Marcheprime. Ensuite, prendre le TER pour aller du Marcheprime à La Teste. Mais là-bas l'entreprise n'est pas à côté de la gare, donc re bus, mais zone non desservie par les bus. Donc obligé de prendre soit une trottinette électrique, soit un vélo pliable. Bon, donc les problématiques elles existent, on y réfléchit tous en tant que citoyens, on essaie toujours de trouver, je pense, les moyens les moins coûteux et les moins destructeurs pour l'environnement qu'on veut préserver pour nos enfants. La question serait peut-être une proposition à faire. Y aurait-il moyen d'étudier un axe desservant le Barp - gare du Marcheprime avec un transport en commun efficace ? Alors je sais qu'il y a le maire d'Arès qui, il n'y a pas longtemps, nous a sorti de sa manche un plan avec plein de bus partout, avec un horizon, je crois, 2024 ou 2025 pour une mise en service. Mais après il va y avoir quand même des questions de cadencement, des questions de pouvoir emporter dans le bus en question une trottinette ou un vélo. Déjà rien que pour prendre le Transgironde ou le 505 avec son vélo pour aller à Bordeaux, ce n'est pas toujours possible. Alors sur la multimodalité des transports accessibles aux transports en commun, est-ce qu'il y a des pistes de réflexion ? Est-ce qu'il y a des propositions sur cette multimodalité dans le cadre de l'exemple que j'ai cité ?

### **Intervention du public**

Non, mais moi je ne vais pas répondre au monsieur. Je vais dans son sens, dans le fait qu'il faut de la mobilité et des intermodalités. Alors je n'ai pas la réponse, la DREAL l'a peut-être, je ne sais pas, mais il y a eu exactement les mêmes demandes sur les réunions publiques et il y a des maires qui ont proposé des réseaux de bus directs pour desservir des zones d'emploi. Il y a des tas de choses qu'on peut faire et qui ne sont pas faites aujourd'hui. Et moi, je pense qu'il faut se pencher dessus. Moi, ce que je voudrais dire à la DREAL et à l'État et à la garante aujourd'hui, c'est que j'ai l'impression que ce modèle sort pile-poile des années 80. Alors je ne

vous en veux pas parce que vous, vous êtes là pour vendre des routes. Mais franchement, je me dis qu'aujourd'hui, le réchauffement climatique va dix fois plus vite que tout ce qu'on imagine, nos enfants, ce n'est pas le modèle dont ils rêvent, nous-mêmes, ce n'est pas le modèle dont on rêve. Aujourd'hui, vendre ce projet-là sans se poser la question du ferroutage, du RER, des réseaux avec transport de vélos. Il y a plein de choses qu'on peut faire. Moi je circule beaucoup à vélo, il y a plein de choses qui ne vont pas. La multiplication du TER, l'argent, il y a un plan de 100 milliards d'euros qui arrive sur le ferroviaire. Peut-être que demain il y a moins de monde qui feront des routes et plus de gens qui feront du train. Et ce n'est pas grave et c'est tant mieux. Je veux dire, il n'y a pas moins d'emplois à l'arrivée. Et vraiment j'ai l'impression d'avoir un plan qui sort des années 80. Moi, ça ne me va pas. Je voudrais que l'État, qui est quand même aujourd'hui responsable de ces choses-là et qui a une responsabilité face à la génération qui nous suit, pense différemment, autrement et que ces concertations, elles soient organisées sur des modèles qui soient différents. Parce que là, on essaie de se battre pour que ça n'arrive pas et qu'on fasse autre chose, alors qu'en fait qu'on devrait tous se battre pour directement réfléchir autrement.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Alors si vous lisez les contributions, vous pouvez voir qu'il y a des personnes qui demandent le grand contournement de Bordeaux. Ça, ça aurait été un modèle qui sort des années 80. Et comme je l'ai dit plusieurs fois en réunion publique : le grand contournement de Bordeaux a été abandonné depuis le Grenelle de l'environnement en 2008. Je ne peux pas laisser dire qu'un modèle qui propose d'optimiser, je peux entendre que vous considérez qu'il ne faut pas le faire, mais qu'un modèle qui propose d'optimiser une infrastructure existante, de l'optimiser partiellement si on est sur le crédit public et de l'optimiser complètement si on est sur un mode de concession, avec en plus une mise à niveau environnementale, est un modèle qui sort des années 80. On n'est pas en tracé neuf, on n'est pas sur un projet monstrueux. On est sur l'adaptation du réseau existant.

Et il ne faut pas non plus s'imaginer que le mode routier est mort. En fait, il y a encore des gens qui prennent leur voiture. Moi je n'ai rien à vendre personnellement. Mais il y a encore des gens qui prennent leur voiture et je pense qu'il y a encore des gens qui vont prendre leur voiture pendant quelques années. Parce que comme le disait monsieur, les gares ne sont pas au pied de chez vous, vous avez des fois des enfants à emmener à tel endroit avant de partir au travail, etc. Je l'ai un tout petit peu fait moi aussi à titre personnel. Donc le mode routier, on en pense ce qu'on veut. Mais pour des gens qui habitent dans des zones qui ne sont pas des zones actuellement très bien desservies, on peut améliorer les transports en commun, c'est très très bien et c'est parfaitement complémentaire. Et le mode routier peut aussi permettre d'améliorer

ça puisqu'en fait une mise à deux fois trois voies permet d'avoir une voie réservée aux véhicules à fort taux d'occupation, donc les transports en commun peuvent utiliser la voie réservée aux covoitureurs qui est un mode d'optimisation des véhicules. Ce n'est pas un modèle des années 80, il me semble. Donc pourquoi dire que c'est un modèle qui sort complètement des années 80 ? Là, je ne peux pas laisser dire ça.

### **Intervention du public**

Peut-être que vous êtes arrivés dans les années 2000, en tout cas vous n'êtes pas en 2020. Et la réalité c'est qu'à chaque fois que l'on construit une route, il y a des voitures dessus. Et je voudrais finir sur un truc. Le modèle que vous nous proposez, c'est pour 2033, c'est-à-dire dans dix ans. Cette autoroute, c'est pour dans dix ans. Vous imaginez si on met les moyens, ce qu'on peut faire en dix ans en termes de transports en commun, en termes de vélo, en termes d'intermodalité, en termes de ferroutage. Donc là vous nous vendez un plan pour dans dix ans qui correspond peut-être aux années 2000, OK. Sauf qu'on est en 2020, que sur les cinq dernières années, le réchauffement climatique s'est accéléré, qu'il s'accélère de plus en plus, et qu'on a plus les moyens de faire des erreurs. Je suis désolé de vous le dire comme ça, mais il faut faire autre chose.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Je vais répondre sur le vélo, parce qu'on est très nombreux à venir en vélo à la DREAL. Il y a des trajets qu'on ne peut pas faire à vélo. Si j'habitais à Gujan pour aller travailler à Cestas, je ne me vois pas faire l'aller-retour à vélo. Les modes doivent aussi être adaptés.

### **Intervention du public**

Gujan-Cestas ça se fait en TER, c'est possible en vélo, je vous le dis.

### **Intervention du public**

Le problème du TER. Moi, ma femme, tous les jours, elle va sur Bordeaux en train. Vous êtes sûr qu'une fois par semaine minimum il y a un train qui est annulé. C'est juste la certitude de pouvoir prendre ce train.

### **Intervention du public**

Mais il faut effectivement mettre les moyens.

### **Intervention du public**

C'est un vrai casse-tête. C'est sûr et certain. Ensuite, je voudrais rebondir sur madame Panconi qui parle du covoiturage. Je suis sur Blablacar Daily. Je propose depuis trois mois le déplacement. J'en suis à zéro parce qu'au niveau des horaires ça ne correspond pas. Vous êtes fixés au niveau des horaires, un jour ou l'autre, votre patron va vous demander de faire 1 h d'heures sup. Vous allez dire non parce que j'ai mon BlaBlaCar et ça, c'est un problème.

### **Intervention du public**

Moi-même je vais tous les jours sur Bordeaux. J'ai un enfant de six ans que je dois récupérer à des heures fixes. Je ne peux pas prendre aujourd'hui un train, donc c'est une réalité. La voiture, elle continuera aujourd'hui, d'ici dix ans même, on n'a pas d'autre solution autre que de trouver le meilleur moyen pour continuer à prendre la voiture malgré tout, garder cette indépendance. Je prends une voiture électrique, après, il y aura peut-être d'autres solutions d'ici là, mais je pense qu'aujourd'hui, en tout cas par rapport à la concertation qui est proposée, je suis entièrement d'accord et ça ne dépend que de nous, pour nos enfants de trouver d'autres solutions. Mais aujourd'hui, la concertation présente ces trois propositions. Sur ces trois propositions, qu'est-ce qu'on peut faire aujourd'hui en termes environnementaux, en lien avec les mobilités ? Parce que c'est toujours lié. Sur ce modèle, qu'est-ce qu'on propose ? Qu'est-ce qui est prévu pour qu'on réduise un maximum nos émissions au quotidien ? Parce c'est une réalité, on y est, on est confronté à ça. Je ne peux pas dire. Moi, j'ai mon entreprise, je ne peux pas faire autrement que de continuer à prendre ma voiture au moins sur les cinq années à venir. Je n'ai pas d'autres solutions.

### **Intervention du public**

Personne ne dit qu'on va supprimer les voitures. Effectivement, on a besoin de nos voitures. Le problème qu'on a, c'est que si on veut aller à Bordeaux, si on veut revenir de Bordeaux, aujourd'hui on prend Waze pour voir dans quel état est la rocade et dans quel état est l'A63. Et lorsqu'on la prend, on voit que c'est bouché, mais bon, il faut quand même y aller. Qu'est-ce qu'on voit ? On voit que dès qu'il y a un petit grain de sable, et le grain de sable c'est le camion espagnol qu'a éclaté son pneu sur le bord de la route, 25 kilomètres. Cela va même plus loin. Une fois je suis descendu de Bordeaux jusqu'à Bayonne : que des camions, que des camions, que des camions, que des camions. Donc pour moi, encore une fois, la solution, il ne faut pas supprimer les routes ou les voitures. Il faut des voitures, quand on habite à Arcachon, à

Marcheprime, au Barp pour se déplacer localement pour aller au travail, pour aller chercher les enfants, et cetera. Et une des solutions pour redonner de la fluidité à la route, c'est de supprimer les camions.

### **Intervention du public**

J'ai un avis un petit peu différent sur le train. Je suis de la commune du Teich, une commune qui a failli perdre sa gare dans les années 80. Il y a eu une lutte des citoyens qui a fonctionné. Aujourd'hui, ça ferait rire tout le monde de supprimer la gare du Teich, car elle rend des services incroyables. Je vais travailler tous les jours à Pessac en train malgré les quelques retards qui sont probablement liés à des manques de moyens. J'ai un ami qui est cheminot et qui me dit dans quel état sont les moyens humains de l'entretien des lignes et les lignes elles-mêmes. Ça ferait frémir les passagers qui sont sur les trains. Donc effectivement, en mettant de l'argent, on pourrait développer. J'ai la chance d'être sur ce territoire-là qui est desservi par la ligne de TER, je crois, la plus empruntée de toute la Nouvelle-Aquitaine. Après on est aujourd'hui sur une problématique qui pose un problème pour moi routier, et j'en suis à nouveau déçu comme les personnes ici. Ça me rappelle un peu les concertations qu'il y avait eu sur l'amélioration de la situation sur la D3 qui envisageait aussi principalement que des solutions routières ou des solutions un peu caricaturales. J'ai malheureusement bien peur que sur une réunion qui soit annoncée publiquement avec beaucoup de moyens je trouve, on est dix citoyens ici, donc je ne suis pas sûr qu'on pèse très lourd. Malheureusement cet avis pourtant grandit.

### **Intervention du public**

Il y avait du monde à Cestas, il y avait 350 personnes. Il y avait un peu moins de monde à Gradignan, une centaine de personnes, mais il y a eu beaucoup de monde.

### **Intervention du public**

J'avais une question un petit peu en rapport avec l'environnement. Je ne suis pas du tout un technicien. Je me posais une question un petit peu triviale et naïve peut-être. Quelle est la différence de taux d'impact entre les poids lourds et les véhicules légers ? Elle est assez conséquente, je crois. Sur l'usure de l'infrastructure, mais surtout le thème de l'environnement. On est sur une problématique environnementale. Les poussières de pneus, le camion, etc. Or le coût qui est demandé, si jamais une étude à péage était envisagée, j'y crois moyennement, mais imaginons. J'ai cru comprendre par des personnes qui ont participé à d'autres réunions qu'il était très compliqué de demander des financements demandés à des poids lourds qu'on

ne pouvait pas demander à des véhicules légers. J'en étais très surpris. J'aurais voulu avoir un éclairage sur cette question parce qu'il m'aurait paru au moins logique que le coût financier soit proportionnel aux impacts causés sur l'infrastructure, mais également sur l'environnement.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Il y a deux choses en fait. Effectivement un poids lourd ça use beaucoup plus la route, ça occupe deux fois et demie l'espace d'une voiture. En termes de pollution, je n'ai pas les chiffres en tête, mais c'est intégré dans le bilan carbone.

### **Chaimae ALOULI (SETEC)**

Pour les véhicules légers, actuellement à peu près c'est 170 grammes de CO2 par véhicule.kilomètres. Du coup sur un kilomètre parcouru par un véhicule léger, il émet 170 grammes de CO2. Pour un poids lourd, c'est 700. Du coup, c'est à peu près cinq, voire six fois plus qu'un véhicule léger.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Il y a autre chose. Pourquoi construire une troisième voie ? On ne fait pas une troisième voie pour les poids lourds. La troisième voie, on en a essentiellement besoin en approche de Bordeaux. Donc la troisième voie, elle est pour l'ensemble du trafic, et notamment parce que ça congestionne aux heures de pointe où il y a du domicile-travail. Ensuite, par rapport aux péages. Le péage, c'est une redevance pour service rendu. Et il y a l'égalité de traitement des usagers devant la redevance pour services rendus. Et cette égalité de traitement des usagers fait qu'on ne peut pas faire payer uniquement les poids lourds, tout comme on ne peut pas faire payer uniquement les poids lourds étrangers. Tout comme on ne peut pas faire payer uniquement les étrangers PL/VL et donner la gratuité aux locaux. En revanche, ce qu'on propose dans le cadre du scénario deux, c'est de maximiser le rapport entre ce que paye un poids lourd par rapport à ce que paye un véhicule léger. Ce rapport, on l'a porté au maximum de ce que la jurisprudence actuelle nous permet de faire. On l'a porté à six. C'est plus que la pollution. C'est le maximum. Quand on compare aux autoroutes autour de l'agglomération, on a un péage VL qui est très faible au kilomètre, par rapport à un péage PL qui est très fort au kilomètre. Le rapport est très important. C'est, à ce jour, le maximum que la jurisprudence permet. Je ne peux pas vous dire autre chose.

### **Intervention du public**

Si le législateur votait une loi spécifique, il n'y aurait plus ce problème.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Non parce que ce n'est pas que du droit national, le droit de péage. Il y a du droit aussi européen. C'est une conjonction de droit national de constitutionnaliser de la redevance pour services rendus, et de droit européen.

### **Intervention du public**

Moi, je voudrais revenir sur un certain nombre de points. Le premier point, d'ailleurs, madame Panconi vous me l'ouvrez, c'est celui du covoiturage. Moi je trouve que l'étude du bilan carbone était très intéressante parce qu'elle avait quand même une certaine honnêteté à ce niveau-là. Et j'ai noté, c'est écrit dans l'étude du bilan carbone, que le covoiturage ne serait fait qu'après étude d'opportunité. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, ce qu'on nous vend dans la réunion de concertation c'est un deux fois trois voies avec une voie de covoiturage. A contrario, quand on le simule dans le bilan carbone, on nous dit "c'est après opportunité et puis on verra bien si on le fera et puis on verra à quel moment on le fera". Donc ça, c'est le premier point et j'attends vraiment votre réponse sur ce point. Il y a deux autres points que je voudrais que l'on aborde.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Ce n'est pas l'étude le problème, c'est la longueur de la voie de covoiturage. Parce qu'en fait il ne faut pas que la voie de covoiturage perturbe l'intégralité du trafic en amont. Alors dans le cas où on ne fait que sept kilomètres, elle ne sera pas plus de sept kilomètres, mais elle peut éventuellement être amenée à être plus longue. Donc il y a des études à affiner quand on fait une voie de covoiturage qui portent sur la longueur et qui sont des modèles de trafic dynamique. On ne les a pas faites à ce stade-là, elles se font à un stade ultérieur. L'intention c'est de faire une voie de covoiturage. Aujourd'hui je ne peux pas vous dire sa longueur, parce que son fonctionnement dépend de sa longueur.

### **Intervention du public**

Je crois savoir que celles qui avaient été faites vers l'aéroport ont été annulées, car elles ne marchent pas.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Le problème des voies de covoiturage vers l'aéroport, il me semble que c'est qu'on a réduit la capacité de la route. C'est pour ça qu'on ne doit pas faire des voies de covoiturage en réduisant la capacité. Et c'est pour ça que pour faire une voie de covoiturage, en tout cas sur une autoroute, il faut rajouter une voie et la dédier au covoiturage. Et pas supprimer une voie commune en y mettant des covoitureurs parce que sinon on embolise tout le reste et le système ne fonctionne pas. On a fait des tests sur d'autres entrées. Il faut également veiller au différentiel de vitesse qu'il peut y avoir entre les gens qui covoitureraient et ceux qui seraient bloqués à l'arrêt dans l'embouteillage. Donc il faut arriver à trouver le juste milieu. Pour l'instant on ne nous laisserait pas faire, sur le réseau routier national, surtout autoroutier, une voie de covoiturage sur une deux fois deux voies. Donc la voie de covoiturage, à ce jour, n'est possible que quand on a une troisième voie. Après sa longueur est à définir.

### **Intervention du public**

Au final il n'y en aura pas parce que sur le retour de Mérignac, c'est paru dans la presse, ça ne marche pas. Ça fait huit ans que la voie est ouverte alors qu'il y a des entreprises. Il n'y a personne dessus, cette voie ne sert à rien.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Après, si vous regardez les aires de covoiturage le long de l'A62, elles sont remplies et régulièrement agrandies. Donc il y a des endroits où il y a effectivement des potentiels de covoiturage.

### **Intervention du public**

Qu'il y ait du potentiel, c'est bien. Je reste dubitatif. Je crois que ce qu'il faut retenir c'est que c'est un argument qu'on nous avance pour passer à la deux fois trois voies. C'est un argument très ténu et qui aujourd'hui n'est pas vraiment finalisé.

### **Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

La voie de covoiturage n'est pas dans le bilan carbone, mais on a une option sur les scénarios qui ont été traités et testés par EGIS dans le modèle de trafic où on prend en compte toute la voie de gauche réservée au covoiturage uniquement. Et je vais ajouter quelque chose qu'on n'a pas trop dit jusqu'à présent. C'est qu'en démarrant l'étude de trafic, on a fait une enquête de préférence déclarée valeur du temps, c'est-à-dire qu'on a été interroger les gens pour savoir quelle était leur valeur du temps pour savoir s'ils étaient en capacité de payer l'autoroute ou s'ils se reporteraient vers les réseaux secondaires. Et on a fait aussi une enquête de préférence déclarée covoiturage, c'est-à-dire pour savoir s'ils étaient en capacité d'accepter ou pas de faire du covoiturage en fonction du gain de temps qui pouvait leur être apporté via le covoiturage sur la voie réservée sur l'A63. Donc tous ces paramètres-là ont été pris en compte par EGIS dans l'étude du trafic. Par contre les résultats de l'étude de la voie réservée covoiturage ne sont pas présentés dans le dossier de concertation.

### **Intervention du public**

Alors le deuxième point qui me paraît extrêmement important, on en a parlé sur le ferroutage, mais je voudrais qu'on ait quand même un ordre de grandeur en tête qui est extrêmement important. C'est toujours page 8 du bilan carbone. Quand on regarde à peu près page 8, vous avez en gros 1,2 million, 1,3 million de véhicules légers, quels que soient les scénarios. De l'autre côté, les camions, c'est de l'ordre de 600 000. Ça veut dire qu'on a des camions qui représentent la moitié des véhicules légers. Quand on sait qu'un camion est deux fois et demie une voiture. En fait, le vrai problème aujourd'hui sur cette autoroute, ce sont les PL, c'est les poids lourds. C'est là tout le débat et toute la pertinence du débat qu'il y avait sur le ferroutage aujourd'hui. Aujourd'hui on est ici des particuliers, c'est déjà que des VL et qui ont besoin de se déplacer. Ce qu'il faut arriver à faire, c'est à sortir les poids lourds. Il n'y a pas 36 solutions. Et le deuxième point que je voudrais évoquer en dehors de ça, j'espère que vous avez bien retenu et que madame la garante aura bien retenu, parce que c'est bien le problème. Le deuxième point que je voudrais évoquer, et dont on ne parle pas trop, c'est-à-dire qu'on parle toujours de cette mise à deux fois trois voies, on a l'impression que ça va se faire en 2024. On va être en 2033-2035, on va être dans une période où, si la loi est appliquée, les véhicules thermiques seront interdits à la vente en tant que véhicules neufs. C'est-à-dire qu'on va avoir un déclin. Il va falloir les substituer avec des véhicules électriques. Je crois que l'on est tous conscients, ici dans cette salle, que sur le véhicule électrique, cette substitution d'un véhicule thermique pour un véhicule électrique avec lequel je vais rouler autant, honnêtement, en termes de capacité de production d'énergie, je suis presque persuadé que la France ne le pourra pas. On nous parle des EPR. De toute façon, les EPR ne fonctionneront qu'en 2035-2040 s'ils fonctionnent un jour. Donc aujourd'hui il y a une capacité de production électrique qui fait que le remplacement d'un

par un ne pourra pas se faire et que donc, dans toutes ces simulations-là, ma collègue disait "On était dans les années 2000", etc., on est bien dans ce schéma où on ne voit pas le changement de monde qui va se produire et qui fait qu'aujourd'hui, la vraie difficulté, elle est sur les poids lourds et qu'on ne traite pas cette question-là. Parce que les VL, il y en aura peut-être un peu moins, etc. Et le vrai sujet, il est sur les poids lourds aujourd'hui. Et dans le débat qu'on a eu aujourd'hui sur l'environnement, tristement, on ne l'a pas traité. Et quand on a eu les chiffres de madame qui nous disent qu'un poids lourd ça pollue de l'ordre de sept fois plus qu'un véhicule léger, alors on se dit que vraiment il y a un problème qu'on n'a pas traité.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Alors ce que vous avez comparé, une fois de plus, ce ne sont pas des véhicules, mais des véhicules x kilomètres. Or, compte tenu du fait qu'une grande partie des poids lourds, 9100 sont en transit c'est-à-dire qu'ils font l'intégralité des 35 kilomètres, alors qu'il y a très peu de véhicules légers qui font l'intégralité des 35 kilomètres, ça augmente la part de poids lourds. Ce n'est pas 600 pour 1000, ce n'est pas ça la part.

### **Intervention du public**

Alors la part de poids lourds, c'est simple. À l'entrée de Bordeaux c'est 80 000 véhicules/jour, il y a 18 000 poids lourds. Donc 18 000 fois 2,5, ça fait... En termes de volume, on parle de 18 000 poids lourds, je ne parle pas en termes de pourcentage, 18 000 poids lourds fois 2,5, ça fait 45 000. Donc sur les 80 000 véhicules il y a les poids lourds qui prennent l'équivalent en place de 45 000 voitures.

Il y a 18 000 poids lourds à l'entrée de la rocade, ça, c'est sûr. Je ne sais pas quel est le pourcentage, mais il y a 18 000 poids lourds, dont 9 000 qui ne font que traverser. C'est la moitié.

### **Intervention du public**

Je voudrais savoir l'intérêt de construire une troisième voie puisque vous avez dit vous-même que le problème : c'est la rocade. C'est la rocade qui crée les bouchons. Donc en fait, en ayant trois voies, au lieu que ça s'étale sur 20 kilomètres, ça va s'étaler certes plus que sur 15 kilomètres, mais vous aurez toujours les bouchons et vous aurez plus de gaz à effet de serre recentré au niveau de la banlieue de Bordeaux.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

En fait, les études de trafic montrent qu'en fait, avec le scénario deux, on revient à la fluidité sur la zone de l'A63. Donc ça veut dire que si actuellement vous perdez 20 minutes sur A63 dans les bouchons pour faire le trajet Salles-Bordeaux qui prend normalement 21 minutes, vous mettez 41 minutes. Avec la mise à deux fois trois voies, les études nous disent qu'on revient aux 21 minutes. Donc vous perdez plus ces 20 minutes. Après, je suis d'accord, vous arrivez sur une rocade qui n'est pas aussi fluide que de là où vous venez. Mais ça veut dire que vous fiabilisez au moins cette partie-là du temps de parcours. Aujourd'hui on est dans une situation d'instabilité et quelqu'un l'a dit tout à l'heure. Le moindre pépin, ça met le bazar. C'est exactement ça. Ce n'est pas ce qu'on est en limite en termes d'unité de véhicule particulier (UVP). On compte le fait que les poids lourds correspondent à 2 UVP. À l'arrivée sur les deux dernières sections, on est en limite capacitaire d'une deux fois deux voies. Qu'est-ce qui se passe quand on est en limite capacitaire ? Il n'y a pas toujours des embouteillages, mais il y a le fait que le moindre pépin bouche le tube et perturbe l'écoulement. On a aussi le fait que les circulations en accordéon entraînent une accidentologie qui est 8 fois supérieure à la moyenne des mêmes routes, des autoroutes à deux fois deux, sur le reste de la France. Après j'entends le fait qu'effectivement la rocade n'aura jamais la fluidité à vide qu'aura l'A63. Mais on ne perdra plus de temps sur l'A63. C'est ce que disent les études de trafic. Et surtout on fiabilise le temps de parcours. Et je pense que pour des gens qui font du domicile-travail, vous disiez que vous avez un enfant à aller chercher, je l'ai eu en son temps, la fiabilité du temps de parcours est presque plus importante que la durée même du temps de parcours. C'est ça qui est déterminant pour les gens qui font du domicile-travail.

### **Intervention du public**

Ça veut dire qu'à 8h30 le matin, vous garantissez qu'en faisant les trois voies... Vous me faites rêver parce que tous les jours je vais à Mérignac, je travaille à l'aéroport. Tous les jours, je fais le trajet. Mais là c'est une promesse qui n'est pas possible. Vous pouvez mettre ce que vous voulez dans le fichier informatique...

### **Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Sur l'A63 oui, même dans des conditions de temps plus longues, plus lointaines, genre 2050-2070. Ça veut dire que vraiment ça fonctionne.

### **Intervention du public**

Encore une fois, c'est une étude. Je suppose que vous connaissez la loi de Zahavi qui dit qu'à chaque fois qu'on fluidifie, à chaque fois qu'on arrange le trafic, c'est à l'instant T où vous l'arrangez, parce que ça génère des appels d'air qui font que les gens se disent.... À quoi ça sert ?

**Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Ça sert à sécuriser l'A63, à fiabiliser le temps de parcours.

**Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Il y a tout un tas de gens qui ne vont pas au-delà de l'A63. Et pour tous ces gens-là, ça va fiabiliser leurs temps de parcours.

**Intervention du public**

Tout à l'heure je n'ai pas insisté. J'avais déjà un peu tiqué du regard. L'augmentation des voies, encore une fois, c'est très contre-intuitif. Alors je veux bien croire aux études, mais je viens d'un monde scientifique d'origine, de formation, et j'ai pu comprendre à quel point les chiffres sont très facilement malléables. On peut en faire ce qu'on veut. Donc je me méfie terriblement des prévisions et des prédictions. Et en tout cas, si on fluidifie le parcours jusqu'à un endroit où la fluidité ne sera pas augmentée, ce qu'il va se passer c'est que les gens vont rouler très vite, buter sur un truc qui va boucher. Et on peut avoir trois voies, mais il y aura trois voies de bouchons. C'est ce qu'on a constaté nous, avec les augmentations de la deux fois deux voies sur le bassin. S'il y a une chose que je voudrais garder en tête de ce soir, c'est que nous, les quelques citoyens qui étions là, on pose des questions qui ne sont pas à l'échelle de ce pour quoi on était venus répondre. On vient répondre à une question de déplacements locaux et on voit bien que les solutions qui ont enthousiasmé un peu les gens ici, les citoyens que nous sommes, ce sont des questions dont les réponses peuvent être amenées ailleurs. Et je crois que moi c'est ce que j'ai envie de retenir de ça pour l'instant. J'ai envie juste de le ramener à l'État, et de dire "réfléchissez plus haut", globalisez votre questionnement. Après moi je n'ai pas envie du tout de me questionner sur les kilomètres par véhicules machin, les fluidités de parcours trois voies, j'ai l'impression que je me noie. Au bout d'un moment, je me dis qu'on est dans une urgence climatique grave, on a des chantiers énormes. Passer à trois voies alors qu'on ne sait même pas ce qui va se passer dans le monde. Le pic pétrolier est déjà dépassé, on ne sait pas quelle va être la consommation, on sait très bien que les véhicules électriques ne vont pas remplacer les véhicules thermiques. On projette une autoroute qui répond à une

question dont, à mon avis, on ne sait même pas si elle sera d'actualité d'ici le moment où elle sera construite. Et alors qu'on a des chantiers qui nous attendent, qui me paraissent plus certains dans leur capacité à répondre aux vraies questions de société.

### **Jean VEYRAT (animateur)**

Est-ce qu'il y a quelques dernières propositions à faire avant que l'on conclue ?

### **Intervention du public**

Moi quand même, sur l'étude du bilan carbone, je veux vraiment avoir la modélisation en termes de trafic, et revenir à du trafic pour comprendre. Parce qu'honnêtement, là, il y a un jeu de mistigri.

### **Intervention du public**

Non, mais il faut nous l'expliquer, là ce n'est pas possible. Il faut nous expliquer pour comprendre pourquoi, quand on fait trois voies et qu'on dépense du carbone pour faire trois voies, on arrive à un bilan de gaz à effet de serre que vous présentez meilleur qu'avec la situation zéro où il ne se passe rien. Là, franchement, vous nous l'expliquez comme vous voulez. Mais je veux comprendre ce point qui consiste à dire que faire plus de route, ça génère un bilan carbone meilleur à la fin. Peut-être que je serai convaincue à la fin, mais j'ai besoin de le comprendre et là, franchement, c'est incompréhensible.

### **Chaimae ALOULI (SETEC)**

Le bilan carbone dépend aussi des distances en fait, parce que le facteur d'émission résulte de la multiplication du nombre de véhicules sur un nombre de kilomètres. Donc c'est tout un calcul qui se fait sur un logiciel pour étudier les itinéraires possibles des utilisateurs de la route. Je comprends tout à fait l'ambiguïté. Mais le bilan carbone, il se repose sur les données en véhicules fois kilomètres. Dans le scénario 2A, en fait, on a une diminution de distance multipliée par le nombre de véhicules. C'est ce qui fait que le bilan carbone est plutôt négatif sur les deux scénarios.

### **Intervention du public**

Mais je vous assure, il faut me l'écrire et me l'expliquer. Pourquoi il y a des véhicules en moins et pourquoi à la fin on a un bilan négatif.

### **Intervention du public**

Y compris sur les routes départementales. Pour nous c'est extrêmement important d'avoir les trafics sur les routes départementales.

### **Jean VEYRAT (animateur)**

Je crois que la fiche trafic qui est en préparation montrera les routes départementales perpendiculaires ou parallèles à l'A63.

### **Intervention du public**

Dans la fiche trafic, est-ce que vous n'allez compter que la D3 et la D5 ? Ou alors celles qui sont aussi entre la D5 et la rocade ? Parce que là il y a des routes aussi. Est-ce que vous les comptez ?

### **Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

On ne va pas compter toutes les routes communales, par contre on compte toutes les routes significatives. Le MMM prend en compte toute la rocade et le reste du réseau. On va essayer de faire des cartes assez parlantes.

### **Intervention du public**

Il faut aussi que vous expliquiez le report. Parce que ça, c'est pareil, on parle d'environnement, mais ce n'est pas pris en compte. On est sur des routes saturées. Sur les reports, il ne suffit pas juste de dire "nos calculs c'est pim pam boom 2 000 bagnoles de chaque côté". Il faut dire aux gens sur ces routes secondaires où il y a des habitants combien ça génère de pollution et de gaz à effet de serre et de bruit en plus. Parce que quand vous êtes sûr que sur l'axe d'Arcachon c'est 20 % de trafic en plus. Et 20 % de trafic en plus, je suis désolée, mais en termes de pollution, de bruit, de nuisances, etc., c'est à prendre en compte dans l'étude. Que vous ne nous disiez pas demain "on a fait le scénario à deux fois trois voies" et les gens vont réaliser que c'est horrible. Vous devez le prendre en compte ça.

### **Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Comme on le disait tout à l'heure, avec le système de préférence déclarée on a demandé aux gens "Est-ce que vous accepterez de payer un péage pour avoir une troisième voie ?". Il y a aussi un biais dans cette affaire. On sait d'expérience qu'il y a beaucoup de gens qui répondront "non, je ne payerai rien parce que je paye déjà trop", mais qui, au bout de quelque temps, quand ils voient que c'est bouché, modifient la valeur qu'ils accordent au temps et prennent le péage. Donc on est plutôt maximisant sur les reports qu'il va y avoir par rapport à ce qui se passe in fine. Mais c'est plus honnête d'indiquer le report maximum qu'il peut y avoir. Les reports sont généralement plutôt maximisés. Au début les gens se disent qu'ils ne payeront jamais pour une autoroute qui était gratuite, mais quand ils regardent Waze et se rendent compte que l'itinéraire sur lequel ils sont fait quelques kilomètres de plus, mais est fluide alors que sur l'autre, il y a des kilomètres en moins donc moins d'essence, mais qu'il est bouché, au final ils font quelques kilomètres en plus.

### **Intervention du public**

Le drame d'un raisonnement comme ça, il y en a deux. Le premier drame, c'est qu'in fine d'après ce que vous nous dites, les gens vont être pris à la gorge. Déjà qu'ils n'arrivent pas à boucler leurs fins de mois, ils seront obligés de se payer le péage, et donc ils auront encore plus de mal à remplir le caddie. Donc ça, c'est assez, c'est assez cynique comme raisonnement. Et le deuxième, je répète quand même pour y revenir parce que je demande à ce que ce soit expliqué, c'est qu'il y a des crédits publics, il y a de l'argent public, il y a des choix à faire. Et aujourd'hui, on pourrait proposer à des gens des solutions leur permettant, par des transports collectifs, en enlevant les camions, et cetera, d'aller au travail de manière fluide avec la deux fois deux voies existante. Mais cet argent public, il sera parti dans du bitume et on ne pourra pas s'en servir. Ce sont des choix politiques, on est au cœur des choix politiques. Alors, je sais que vous êtes fonctionnaire, je le suis aussi. Mais à un moment il faut qu'on monte un cran au-dessus. Vous faites ce qu'on vous a dit de faire, c'est légitime. Ce n'est pas à vous que je m'adresse, mais je dis que derrière il y a des choix politiques qui sont importants. Moi je souhaite qu'on remonte cette question-là qui est fondamentale. Et aujourd'hui on parle pour des gens. À cause des 53 millions qu'aujourd'hui on n'utilisera pas pour améliorer le TER, pour faire du ferroutage, les gens seront pris à la gorge. Ils vont prendre l'autoroute et ils ne pourront pas remplir leur caddie.

### **Jean VEYRAT (animateur)**

Merci. Je passe la parole à madame Juliot pour quelques mots de conclusion.

**Marion JULIOT (garante de la CNDP)**

Merci. Déjà je vous remercie pour votre participation parce que nous sommes quand même dans des conditions difficiles je dois dire. Il fait quand même 12°C, il fait froid. Alors on n'a pas du tout fait ce qu'on avait prévu. On n'est pas passés en petite table, mais de mon point de vue, on a abordé de nombreux sujets. Et vous l'avez dit à plusieurs reprises, on est face à des choix. Il faut identifier sur quels critères on va faire ces choix. Là, on a parlé d'environnement, plein de sujets ont été évoqués. Je ne voudrais pas faire une synthèse parce que j'en oublierais plein. Mais vous avez parlé effectivement de choix au niveau du chemin de fer, du ferroutage, du développement des transports en commun, et cetera. Vous avez parlé aussi de l'imperméabilisation des sols, et cetera. Tous ces sujets-là seront inscrits dans notre bilan et devront amener une réponse de la DREAL et du ministère des Transports, puisque c'est la maîtrise d'ouvrage. Toutes ces informations sont précieuses pour construire ce bilan et pour obliger à éclairer la décision publique qui sera faite à l'issue de cette concertation. Je vous invite à revenir pour les prochains ateliers. Il y a trois autres ateliers mobilités et ensuite il y a deux dernières réunions publiques sûrement avec un format un peu différent puisqu'on sera en conclusion de la concertation. Il y a toujours moyen de contribuer sur le site de la concertation pour laisser votre contribution. Merci beaucoup.