



Concertation préalable du public

Verbatim de l'atelier mobilités de Belin-Béliet

Lundi 13 mars 2023



14 personnes ont participé à l'atelier mobilités de la concertation sur le projet de poursuite d'aménagement de l'A63/A660 qui s'est déroulé à Belin-Béliet le 13 mars 2023. L'atelier s'est déroulé en présence de Madame Thenet, garante de la concertation. La DREAL Nouvelle-Aquitaine était représentée par Michel Duzelier, Béatrice Panconi, Fabienne Bogiatto et Cyril Edmond.

Introduction

Jean VEYRAT (animateur)

Bonsoir à tous, il y a peut-être encore quelques retardataires, mais je pense qu'ils ne vont pas tarder à nous rejoindre. Bienvenue à cet atelier mobilités. Je suis Jean Veyrat, je vais animer cet atelier. On va très vite vous en expliquer les objectifs et le fonctionnement. Tout de suite je vais laisser la parole à madame Thenet, garante de la concertation, qui va expliquer pourquoi c'est important, dans une concertation, d'avoir différents formats, par exemple les ateliers.

Marion THENET (garante de la CNDP)

Bonsoir à tous. Sur cette concertation publique, on est deux garantes : Marion Juliot et moi-même. Donc sur les réunions publiques, certains nous ont vues à deux. C'est vrai que sur les ateliers, on se partage. Le format de cette soirée va être un peu différent. Il y en a certains qui sont venus en réunion publique, un format qui peut générer de la frustration parce qu'il y a beaucoup d'informations qui vous arrivent et il faut les digérer. Et il y a aussi beaucoup d'expression, mais ce n'est pas forcément sous forme de débat. Donc l'objectif de ce soir, c'est vous qui allez travailler. Donc vous n'allez pas beaucoup nous entendre et c'est plutôt nous qui allons vous écouter. Donc n'hésitez pas. On va vous expliquer en suivant comment ça va se passer.

Et l'idée, vraiment, c'est qu'il n'y ait aucune réserve, aucune limite. Il faut que vous puissiez vous exprimer sur toutes les modalités de la concertation : le fond et la forme. Donc n'hésitez pas. On est vraiment sur la mobilité, donc on va rester sur cette thématique-là. Mais bon, s'il y a d'autres choses, après, sur lesquelles vous avez envie de vous exprimer, n'hésitez pas. On est en petit format, ça sera beaucoup plus facile et vous voyez qu'il y a beaucoup de monde qui sera là pour répondre à toutes vos interrogations.

On est sur le deuxième atelier mobilité, il y en a un dernier demain soir à Mios. Et puis après il nous reste deux réunions publiques : les 4 et 25 avril, sachant que le 25 avril ça sera la dernière. Et la concertation s'arrête le 30 avril. Donc vous pouvez aussi vous exprimer sur la plateforme. Il y en a peut-être un certain nombre qui l'a déjà fait. Et puis sur la plateforme aussi, il y a d'autres documents pour enrichir cette concertation en plus du dossier de concertation que vous avez tous déjà dû voir. Je vais laisser la parole à nouveau à Jean Veyrat qui va parler un peu du format de cette soirée, et puis on compte sur votre cerveau qui doit être en ébullition pour la suite.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Madame Thenet nous a expliqué un peu la globalité de la concertation. Le but de l'atelier est d'avoir des temps d'échanges et de débats plus approfondis entre participants, entre experts aussi. Donc ce soir, vous avez les représentants de la DREAL, de l'équipe projet, que certains connaissent déjà, ceux qui sont déjà venus aux réunions publiques : madame Panconi et monsieur Edmond. Il y a aussi d'autres représentants de la DREAL qui vont pouvoir vous parler d'autres enjeux de mobilité : monsieur Duzelier pour tous les enjeux ferroviaires, et madame Bogiatto pour ce qui touche à la mobilité dans un sens un peu plus large, notamment dans toute la relation entre collectivités et État pour développer le covoiturage ou encore d'autres formes de mobilité. Le but, c'est de s'appuyer sur vos idées, vos propositions, vos contre-propositions par rapport à ce qui est dans le projet. Et puis d'aboutir à des propositions concrètes. C'est ce qui a plutôt bien fonctionné jeudi. Et puis quand on aura fait les trois ateliers mobilités, ce sera intéressant de voir s'il y a des propositions qui reviennent, s'il y a des choses qui sont plutôt portées dans les territoires ruraux, plutôt dans les territoires urbains. On verra s'il y a une convergence des propositions.

Alors comment cela va se passer ? Il y aura d'abord un exposé très rapide de l'État, cinq-dix minutes. Si vous avez des questions pour bien comprendre à ce moment-là certains chiffres qui sont présentés, n'hésitez pas à les poser. Mais c'est une présentation très courte puisqu'elle ne fait que quatre diapositives. Et puis tout de suite on se répartira dans deux groupes d'une dizaine de personnes qui sont déjà installés, avec des sujets qu'on vous présentera. Là, vous pourrez travailler pendant 1 h . Il y a aussi les différents experts qui pourront passer éventuellement si vous avez besoin de réponses à vos questions. Une fois que vous aurez fini ce temps de travail en petit groupe, le porte-parole de chaque groupe viendra présenter ses conclusions. Et puis cela donnera lieu à un débat collectif autour de ces propositions où chacun pourra dire s'il est d'accord ou pas d'accord avec les idées qui ont été exprimées. Dans les experts, j'oubliais que nous avons aussi deux représentantes de la Communauté de communes du Val de l'Eyre qui pourront notamment vous renseigner, si vous ne le savez pas déjà, sur toutes les démarches de mobilité qui sont mises en place au niveau de l'intercommunalité, puisque c'est une intercommunalité qui est autorité organisatrice de la mobilité. Tout de suite, on va passer à la présentation.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Bonjour. Je vais faire une présentation rapide aujourd'hui. D'abord un petit rappel sur les trafics sur l'A660 et sur l'A63. On constate qu'on a un très fort trafic en approche de Bordeaux : de 80 à 90000 véhicules/jour avec un taux de poids lourds d'environ 17 %. Là, les trafics que je vais vous donner sont des trafics mesurés en 2016 par la Direction interdépartementale des routes Atlantique (DIRA), l'exploitant de ce réseau routier national. Ce sont des données de comptage.

Ensuite, quand on va un petit peu plus au sud de l'axe, entre l'échangeur 22 qui est la bifurcation avec l'A660 et l'échangeur 26, on tombe à 60-70 000 véhicules/jour. Le taux de poids lourds reste à peu près le même, 18 % de poids lourds. Sur l'A63 au sud de la bifurcation avec l'A660, on tombe à 30 à 40 000 véhicules/jour et 30 % de poids lourds. Sur l'A660, on a un trafic qui est plus faible puisqu'il est de 20 à 30 000 véhicules/jours avec un taux de poids lourd qui est plus faible que la moyenne des routes nationales de même type, puisque c'est un taux de poids lourds de 6 %. C'est un trafic qui mélange deux types de trafic : un trafic de transit qui va traverser l'ensemble du corridor atlantique. Mais il y a également, et notamment au nord de la bifurcation avec l'A660, donc au nord de l'échangeur 22, un trafic de domicile-travail de plus en plus important quand on s'approche de Bordeaux.

On a essayé, par ce graphique qui se trouve page 29 du dossier de concertation, de voir comment se répartissaient le trafic de véhicules légers, les voitures et plus globalement les moins de 3,5t. On voit que la plus grosse flèche, donc la plus grosse quantité de véhicules légers, ce sont des véhicules qui font l'intérieur du SCoT de Bordeaux, de l'agglomération bordelaise au sens large. La deuxième flèche ce sont les échanges entre la zone du bassin d'Arcachon, le SCoT du bassin d'Arcachon, vers le SCoT de Bordeaux. Donc ça, ce sont les deux principaux flux. Ensuite, on a le flux Bordeaux-sud Gironde : 7 200 véhicules/jour. Et après, dans une moindre mesure, du transit de véhicules légers : 4 800. Et, encore moins nombreux, de l'inter bassin d'Arcachon et bassin d'Arcachon vers sud Gironde. Ça, c'est pour les véhicules légers. Pour le trafic de poids lourds, on a la flèche principale pour les poids lourds, donc les plus de 3,5t, c'est la flèche transit qui traverse l'ensemble de la zone des deux SCoT. Ce sont 9 100 véhicules/jours de poids lourds en transit. Ensuite on a les échanges entre Bordeaux et la zone du bassin d'Arcachon. En trois, on a les échanges internes à la zone de Bordeaux. Ensuite, dans une moindre mesure, Bordeaux vers sud Gironde. Et puis les échanges internes au SCoT du bassin d'Arcachon, et puis vers le sud. Donc ça, c'est la répartition en termes de type de trafic, où ils vont et d'où ils viennent, s'ils traversent la zone.

Un petit point sur les mobilités alternatives. Alors qu'est-ce qu'on a en termes de rail ? La ligne qui fait Bordeaux-Arcachon, c'est une des deux premières lignes TER de Gironde avec le Bordeaux-Langon de l'autre côté. C'est une ligne qui est très très importante. Il y a un projet d'augmentation capacitaire de cette ligne puisque le projet de RER métropolitain, dont la concertation s'est achevée fin 2022, c'est de faire passer en 2030 de 9000 voyageurs/jour, la capacité actuelle, à 15 000 voyageurs/jour entre Bordeaux et Arcachon. Il y a également des TER en direction de Mont-de-Marsan, d'Hendaye et de Pau, puis les TGV Bordeaux-Bayonne. Il y a également une offre de fret, mais qui est relativement limitée. Ensuite, en termes de bus, sur la zone on a trois lignes de bus : les lignes 505, 602 et 610. Et on a notamment une ligne qui est très importante, c'est la ligne 505 qui fait jusqu'à 13 000 voyageurs par mois. En matière

de covoiturage, on a un développement des parkings et des différentes interfaces. Et il y a également des incitations financières, on en parlera tout à l'heure avec notre spécialiste du sujet. En termes de mobilité douce, il y a des plans vélos, que ce soit à l'échelle de la Gironde, des intercommunalités, voire même des communes, et un fort développement des voies dédiées.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Avant de vous expliquer une dernière fois comment vont se dérouler les ateliers, est-ce qu'il y a quelques questions sur les chiffres qui ont été présentés ?

Intervention du public

Bonjour, j'ai juste une petite question. Je pense qu'elle va être relayée derrière. Les chiffres de la DIRA datent de 2016. Ça fait quand même six ans. Je pense qu'on est nettement au-dessus des chiffres aujourd'hui sur l'autoroute.

Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Les chiffres sont disponibles sur le site de la DIRA jusqu'en 2021, peut-être même 2022 aujourd'hui. La carte qu'on a affichée lors de cette concertation et qui est dans le dossier de concertation, ce sont les chiffres de 2016. Entre 2016 et 2021, ce qu'il s'est passé, c'est que les années Covid ne sont pas marquantes. Donc 2020 et 2021 ne sont pas marquantes. Et pour avoir un niveau de détail comme on le souhaitait, on n'a pu avoir que 2016. Parce qu'on a beaucoup de chiffres de trafic sur beaucoup de portions. Et pour avoir le niveau de détail qu'on souhaitait, le plus récent qu'on avait c'était 2016. Mais je vous invite à aller voir le site de la DIRA, c'est complètement transparent, les chiffres sont disponibles.

Intervention du public

Est-ce qu'il faut prévoir une augmentation ?

Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Non, il n'y a pas beaucoup d'augmentation. C'est en légère augmentation, mais c'est léger.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Quand on a fait le dossier de concertation fin 2022, les données disponibles après 2016 n'étaient pas probantes, donc on est remonté sur les années complètes qu'on avait.

Jean VEYRAT (animateur)

Aujourd'hui, on a pris deux thèmes très larges sur la mobilité, mais qui reflètent aussi les enjeux du projet. Ça a été expliqué, il y a des enjeux de trafic et de transit avec beaucoup de poids lourds. Il y a des enjeux de déplacements domicile-travail. Donc il y a à la fois un enjeu pour les véhicules légers, c'est la première question "Quelles solutions concrètes pour réduire le volume de voitures individuelles entre Bordeaux, Salles et Arcachon ?". Et puis il y a une deuxième question qui est "Comment réduire le nombre de poids lourds sur l'A63 ?". Sachant que pour les poids lourds, le problème, on l'a vu, se pose surtout sur l'A63 et pas tellement sur l'A660. Ce sont les deux thèmes sur lesquels on vous propose de réfléchir. On sait que sur ces thèmes, vous allez avoir des propositions ou des questions qui vont pour certaines être de niveau national, d'autres de niveau local à l'échelle du projet. Et puis d'autres vraiment de niveau très local, qui vont peut-être être propres au territoire du Val de l'Eyre et qui ne s'appliquent pas forcément au reste. Mais c'est quand même intéressant, parce que le but c'est de pouvoir cumuler ces différents avis. On n'aura peut-être pas les mêmes propositions demain, à Mios, que celles de ce soir, mais ça n'en reste pas moins tout à fait intéressant.

Maintenant, on va vous demander de vous répartir sur les deux groupes, celui que vous souhaitez. Il n'y a pas d'obligation. Pour chaque groupe, il va y avoir un rapporteur. Le rapporteur, ce n'est pas quelqu'un qui est privé de débat, bien au contraire. C'est juste quelqu'un à qui on demande en plus la petite mission de noter sur les fiches qui sont sur les tables les propositions qui sont faites, l'intérêt des propositions, les limites des propositions. Donc vous verrez, il y a des fiches qui sont assez simples à comprendre. Pour cela, il y a juste 3 colonnes. Le rapporteur, en plus de participer au débat, il a la charge de noter les propositions du groupe.

Vous avez aussi sur ces tables des cartes constats, pour compléter un petit peu ce qui a été présenté. Ce sont à la fois des constats au niveau régional, mais souvent aussi de niveau national en termes de mobilité. Et enfin, il y a des cartes inspiration. Vous n'êtes pas du tout obligés de les utiliser. Ce sont un peu des idées de mobilité qui sont dans le débat public actuellement en matière de transports. Vous pouvez très bien les regarder et dire "Je suis d'accord, en effet, je pense que c'est quelque chose qu'on pourrait développer" ou au contraire dire "Je pense que ça ne s'applique pas à notre territoire, il ne faut pas le faire, ce n'est pas une bonne idée". Mais cela peut être une façon de nourrir un peu votre débat. Mais par l'expérience

qu'on a eue jeudi, généralement vous n'avez pas forcément besoin de ça et vous avez bien assez d'idées au sein de votre groupe.

En fin de période de travail, on vous amènera des cartes contraintes. Ça, c'est un peu pour vous titiller, pour vous poser des questions sur certaines propositions que vous avez faites. Est-ce qu'on est sûr qu'elles vont bien fonctionner ? Est-ce qu'on est sûr qu'on va être capable de les mettre en œuvre ? Ça ne veut pas dire qu'il ne faut pas faire ces propositions, mais c'est une façon déjà de se questionner sur la facilité et la possibilité d'appliquer ces propositions à votre territoire. Bien sûr, si vous avez d'autres questions, vous nous faites signe, on ne reste pas complètement à l'écart. Donc vous travaillez entre vous, mais si vous avez besoin d'aide sur quelques points techniques, vous nous faites signe et on va voir ce qu'on peut vous apporter. Le but étant bien sûr qu'à la fin, on ait ce débat collectif et que chacun puisse réagir aux autres propositions.

Marion THENET (garante de la CNDP)

Vous l'avez bien vu, il y a deux réflexions qui vont être proposées : une sur la partie véhicules légers, l'autre plus sur les poids lourds. C'est quelque chose qui est vraiment revenu et qui revient énormément. S'il y a d'autres choses autour de la mobilité qui vous viennent, n'hésitez pas à les rajouter, et on en parlera après. Et vice versa. Ce n'est pas parce que vous êtes sur la table qui va devoir réfléchir aux véhicules légers que vous n'avez pas d'idées sur les poids lourds. Si vous voulez qu'on le partage ensemble, on n'est pas nombreux. C'est justement tout l'intérêt de ces formats-là. C'est vraiment d'échanger et d'avoir une réflexion commune. Ce qu'on a vu effectivement jeudi, c'est qu'il y avait pas mal de discussions entre les participants. Et c'est plutôt intéressant de confronter les points de vue.

Jean VEYRAT (animateur)

Tout à fait. En réfléchissant aux véhicules légers, vous allez avoir des idées pour les poids lourds et vice versa. Donc bien sûr, il n'y a pas de limites. Ne vous censurez pas sur les propositions. Peut-être aussi que vous allez avoir des questionnements et que vous allez vous rendre compte que vous avez un questionnement qui revient chez tout le monde. Notez aussi ces questions parce que c'est pour noter les propositions, mais s'il y a une question qui vous paraît déterminante pour faire vos choix, c'est aussi à cela que ça sert. En atelier, bien sûr, on est moins nombreux, donc on a le temps de rentrer dans les détails. Sur ce, je vous propose de gagner la table que vous souhaitez. Et puis on part pour une petite heure de travail en groupe.

[Temps de travail en petits groupes]

Restitution

Jean VEYRAT (animateur)

Nous allons commencer avec les propositions pour les véhicules légers. Un rapporteur va décrire les propositions qui ont été faites dans son groupe. Ensuite, on aura un petit débat avec l'ensemble des participants, parce qu'il y aura peut-être des personnes qui étaient dans l'autre groupe qui a travaillé sur les poids lourds et qui ne va pas être d'accord sur certains points ou qui au contraire va vouloir appuyer en disant que ça, c'est une bonne proposition et qu'il faut la mettre en œuvre. Et puis quand on a fait ce débat, on passe aux poids lourds. Bien sûr, dans ce débat, on n'est pas cadrés uniquement sur les propositions. Si ça amène des questions de votre part, des éléments plus généraux sur le projet, on est aussi là pour les entendre. Je laisse la parole au rapporteur du groupe qui a travaillé sur les véhicules légers. C'est à vous.

Rapporteur 1

Bonsoir à tous. On a travaillé sur les véhicules légers, nous étions six personnes. Les premiers points que nous avons abordés, c'est la ligne 505 qui va de Belin à Pessac. On souhaiterait qu'il y ait des abris vélos sécurisés qui soient installés à Pessac, ce qui permettrait de partir de Belin avec son vélo, d'arriver en bus et de partir à Pessac avec le vélo pour aller rejoindre la gare ou son lieu de travail. Mais tout cela bien sécurisé avec des cadenas qui soient vraiment sécurisés, et tout un arsenal qui permet de sécuriser les usagers. Il a été demandé aussi à ce que la ligne 505 soit renforcée par le nombre de bus. Aujourd'hui, il y a un déficit du nombre de bus. Et les fiabiliser, surtout pour la ponctualité. Et puis ce qu'on vit aujourd'hui, tous les problèmes de grève, ça continuera et ça pénalisera aussi fortement l'emploi. Ça, c'était le premier point.

Deuxième point, on va aborder le sujet qui a fait grand bruit quand l'État a parlé de délocaliser. Mais il faudrait aussi que Bordeaux délocalise ses entreprises et les mette autour de Bordeaux, en amène sur l'Eyre, à Arcachon, en mette un peu ailleurs plutôt que de les concentrer toutes sur le périmètre de Bordeaux.

On va aborder les transports ferroviaires. Donc, l'idée, c'est de rouvrir la gare de Lugos qui est beaucoup plus proche de Belin. Et ça nous éviterait déjà, tous les belinetois, d'aller à Biganos et ça nous on éviterait de perdre environ 40 minutes.

Et là c'est par expérience, je vais parler des bus autonomes. Ça peut effrayer pas mal de personnes aujourd'hui dans la salle. Le bus autonome est quelque chose qui permettrait de créer des axes spécialisés, sécurisés, dédiés à ces bus-là sans l'assistance d'humains, et

d'avoir des fréquentations beaucoup plus importantes, de ne plus avoir de retards et d'assurer des rotations régulières pour les salariés.

Jean VEYRAT (animateur)

Vous imaginez les bus autonomes plutôt pour des trajets de proximité ou y compris pour de grands trajets du style Belin-Bordeaux et autres ?

Rapporteur 1

Plutôt d'aller rejoindre Cestas, Pessac, tout ce qui est en périphérie de Bordeaux. Et puis là c'est la petite dernière. C'est juste pour faire un petit clin d'œil à l'équipe : remettre le cheval et les carrioles. C'était humoristique.

Jean VEYRAT (animateur)

Sur ces propositions relatives aux véhicules légers, est-ce que les personnes qui ont participé à ce groupe ou celles qui n'y ont pas participé ont des points sur lesquels ils ne sont pas d'accord ou au contraire des points qui leur paraissent en effet importants ? D'autres propositions ?

Intervention du public

Juste si j'ai bien compris, vous ne vous êtes intéressés qu'au domicile-trajet travail ?

Rapporteur 1

Tout à fait. Le trajet domicile-travail représente une grosse partie du trafic aujourd'hui.

Intervention du public

Je ne sais pas. C'est un peu ce que je disais à la table des poids lourds, c'est qu'on n'a pas les chiffres et on parle un peu dans le vide. Donc on ne s'intéresse qu'aux solutions que de ce qui nous apparaît. Donc effectivement il y a des poids lourds, il y a des colonnes de poids lourds qui traversent la France et qui passent par Bordeaux, qui empruntent l'A63 jusqu'en Espagne. On le voit très bien, mais les détails, on ne les voit pas. J'avais proposé, moi, une grande réflexion sur les infrastructures locales pour faire une nomenclature des problèmes de freins à la circulation pour améliorer la fluidité du trafic. Et ça, on ne les a pas. Moi, je ne les ai pas non plus. J'ai proposé certaines réflexions, notamment sur les ronds-points principalement, les

ralentisseurs, tout ce qui freine, tout ce qui a permis de résoudre les problèmes dits de sécurité. Donc on a attaqué le conducteur automobile et encore aujourd'hui on continue. Mais on ne s'attaque pas réellement à la fluidité du trafic et on le voit bien aujourd'hui dans les résultats.

Rapporteur 1

Alors pour obtenir les chiffres, je pense qu'il faut demander à DIRA et à la DREAL.

Intervention du public

Et on nous appelle effectivement un petit peu un secours. On nous appelle alors qu'on n'a pas forcément de solution au problème. On nous demande comment faire pour réduire le nombre de poids lourds ou le nombre de véhicules. Pourquoi, déjà ? Est-ce que ce n'est pas utile d'avoir un véhicule poids lourd ? Est-ce que ce n'est pas utile d'avoir un véhicule utilitaire ? Et pourquoi réduire le nombre de poids lourds et de véhicules légers ? C'est la question que je pose.

Intervention du public

La seule façon de réduire tout cela, c'est de moins consommer ou de consommer local.

Intervention du public

Effectivement, c'est pour ça qu'on a proposé de déconcentrer les entreprises et les emplois de Gironde. Ça va dans le sens qu'on vient tous les deux d'aborder.

Jean VEYRAT (animateur)

Je ne sais pas si on l'a sur l'A63 et l'A660, ces questions de part des trajets domicile-travail pour les véhicules légers, est-ce qu'on peut donner quelques ordres de grandeur ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Un premier point : on a quand même les congestions, et notamment en approche de la rocade, où là on a le taux de poids lourds le plus faible et le taux de véhicules légers le plus fort, et les heures de congestion qui sont des heures de domicile-travail. Donc même si on a de l'origine-destination et pas forcément ce que les gens vont faire lors de ces origines-destinations, on

prétend que s'ils se mettent dans les embouteillages aux heures du domicile-travail, c'est plutôt du domicile-travail. Et ensuite je vais laisser Fabienne compléter parce qu'il va y avoir des choses plus globales qui vont bientôt arriver sur l'agglomération.

Fabienne BOGIATTO (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Ce que vous évoquez, c'est de mieux connaître la typologie des flux, que ce soit pour les voyageurs ou les marchandises, entre ce qui est du local, de l'échange ou du transit. En 2021 et 2022, il y a deux grosses enquêtes qui ont été menées. On n'a pas pu les mener avant en raison du Covid. Il y a ce qu'on appelle une enquête "mobilité déplacements" au sens large qui a été menée sur l'ensemble du département de la Gironde. Elle a été cofinancée par la Région, le Conseil départemental, Bordeaux Métropole et l'État, avec pour objectif de connaître comment les habitants de la Gironde se déplacent, pourquoi ils se déplacent, comment ils se déplacent, par quel mode, à quelle heure ils se déplacent, le motif, d'où ils partent, où ils vont, et cetera.

L'objectif, c'est de vraiment connaître ce volume de déplacement des habitants de Gironde et de le caractériser. Ces résultats seront disponibles. Le CEREMA est en train de finaliser l'exploitation fine de ces enquêtes, et les premiers résultats sont attendus avant l'été. Aujourd'hui, on ne les a pas de manière fine. Mais ils seront disponibles dans les prochains mois de manière globale, les grandes tendances. Après, ces analyses pourront être affinées par territoires. Et on pourrait très bien imaginer un focus sur la mobilité des habitants de votre secteur. Parallèlement, il y a ce qu'on appelle une enquête « cordon » routière qui a été menée également avec les mêmes cofinanceurs. On a mis un cordon, des points d'enquête, aux entrées principales et secondaires de la Gironde, y compris vers la Dordogne, la Charente-Maritime et le nord Landes. Là on est sur le routier. Et on a arrêté les véhicules légers et les poids lourds avec d'autres enquêtes en parallèle commandées par le ministère sur certaines barrières de péage pour connaître, pareil, l'origine destination des véhicules qu'on a arrêtés. Pour quel motif les passagers se déplacent. Pour les marchandises, quels types de marchandises sont transportées ? Le volume, l'origine, la destination ? Est-ce que ce sont des poids lourds vides, à moitié vides ? Tout ça a été réalisé en 2022. Les enquêtes ont été réalisées avant l'été 2022 et les résultats sont en cours d'exploitation. C'était prévu, on avait anticipé la réalisation de ces enquêtes. Le Covid a tout arrêté. Donc on a collectivement décidé de reporter les enquêtes à fin 2021 et puis au printemps 2022. Donc vous aurez, dans les prochains mois, cette connaissance et nous l'aurons aussi.

Intervention du public

Le problème, c'est que la concertation se termine fin avril.

Fabienne BOGIATTO (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Il faut savoir qu'une enquête "mobilités déplacements Gironde", ça coûte 1 200 000 €. Donc généralement, on les fait tous les dix ans. C'est assez lourd. On n'a pas pu faire autrement.

Jean VEYRAT (animateur)

Lors de la première réunion publique, le maire de Salles avait donné, je crois, la part des habitants de sa commune qui travaillait dans l'agglomération bordelaise. Je ne sais pas si, du côté de Belin-Béliet, vous avez des ordres de grandeur sur les lieux de travail de vos habitants.

Cyrille DECLERCQ (maire de Belin-Béliet)

Alors je ne sais pas, je ne vais pas vous donner des chiffres parce que je ne les connais pas par cœur. Mais si vous voulez, au regard de l'évolution démographique de nos communes dans le Val de l'Eyre, il faut savoir que le département c'est 20 000 personnes en plus par an, ce n'est pas compliqué. À peu près sur ces 20 000, vous en avez la moitié qui s'implante sur la métropole bordelaise, un quart sur le bassin d'Arcachon/ Val de l'Eyre, et le Val de l'Eyre prend de plus en plus sa part. Et le quart restant se répartit sur l'ensemble du territoire du département. Donc cela veut dire que localement, on connaît un flot non négligeable. Il faut savoir que la commune de Belin-Béliet est passée en l'espace de 20 ans de 2 500 à 6 000 habitants, donc un apport considérable en provenance de l'extérieur. Et des gens qui font la navette pour un fort pourcentage, alors vous me pardonnerez, je ne me souviens plus des chiffres par cœur, mais un fort pourcentage en direction de Bordeaux.

Et quand je vois les propositions qui sont affichées, il y en a une qui retient plus particulièrement mon attention : c'est la déconcentration des entreprises et des emplois en Gironde. Au-delà du terme déconcentré qui a son importance, évidemment, je pense qu'une des problématiques que nous avons, c'est qu'on nous autorise plus à ouvrir des zones d'activités. On nous freine, on nous en empêche. Ce n'est pas qu'on ne veut pas le faire, ce n'est pas qu'on n'a pas de demande, c'est qu'on a plus d'espace et on ne nous l'autorise pas. Donc il y a un moment, il faut savoir ce que l'on veut. Est-ce que l'on veut que les gens se retrouvent sur les routes avec les problèmes que l'on évoque ce soir, avec les pollutions inhérentes à ces déplacements ? Ou si on préfère que les gens, pour des raisons

économiques, qui ont quitté notamment la métropole parce qu'ils n'avaient plus les moyens de suivre économiquement et qu'ils s'installent ici localement, si on souhaite qu'ils continuent à faire ces trajets, avec les coûts inhérents des énergies, vous le savez tous comme moi, je ne vous apprendrai strictement rien là-dessus, ou si on souhaite qu'ils puissent se délocaliser, pourquoi pas. Mais en même temps, qu'ils trouvent de quoi travailler localement. On éviterait déjà un certain nombre de flux. Parce que je vais donner un exemple que je connais bien. J'ai des élus qui ont fait pendant 30 ans la navette Belin-Bordeaux. Ils disent en gros qu'ils doublent leur temps de parcours aujourd'hui. Ce n'est pas compliqué, ils le doublent. Donc il y a une vraie problématique.

Une des solutions, alors ça ne va pas tout résoudre et je n'ai pas cette prétention, loin de là, mais néanmoins, si on arrivait à comprendre qu'à un moment il n'y a pas que l'environnement qui compte, il y a aussi le bien-être des personnes et les pollutions que cela engendre dans les déplacements... Et qu'on autorise, alors pas n'importe quoi, on est bien d'accord, il faut protéger l'environnement néanmoins, mais si on arrive à un moment à comprendre qu'on a besoin d'activités parce que quelque part on rejette les gens des métropoles pour les envoyer à l'extérieur, il faut aussi comprendre que ces gens ont besoin de trouver du travail local. Et on va résoudre une partie du flux qui circule.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Est-ce que quelqu'un souhaite réagir sur ce qui vient d'être dit ou sur les propositions qui ont été faites ?

Intervention du public

Est-ce que dans les chiffres qui viendront, il va y avoir éventuellement un impact lié au télétravail ? Est-ce que le télétravail fait qu'il y a un peu moins de circulation ou pas ?

Fabienne BOGIATTO (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

L'enquête déplacements girondine apportera des éléments sur le développement, le déploiement du télétravail, ou pas.

Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Les premiers retours qu'on a sur le télétravail : il y a une étude en ligne qui est accessible sur le site de la concertation, c'est une étude du Cerema. Les premiers retours qu'on a disent qu'en

gros, les personnes en télétravail effectivement ne se déplacent pas pour le travail, mais se déplacent tout autant. Donc ça lisse. Sur l'heure de pointe, on a moins de monde parce qu'elles ne vont pas au travail. Par contre, sur une journée, elles vont se déplacer autant, le nombre de déplacements est inchangé. C'est-à-dire qu'elles vont aller faire les courses, aller chercher les enfants à l'école... Et du coup la globalité reste la même. Par contre, effectivement, on observe un effet sur les heures de pointe du matin et du soir. Et comme ce sont les zones les plus critiques, sur ce point-là c'est positif.

Intervention du public

Donc ça désengorge au moins un peu l'autoroute ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

L'augmentation du covoiturage serait quelque chose d'encore plus efficace pour désengorger. Et d'ailleurs, ça m'a un peu étonné, c'est un sujet qui n'est pas revenu alors qu'il a été énormément cité lors de l'atelier qui était plus proche de l'agglomération.

Jean VEYRAT (animateur)

Et alors que l'aire de covoiturage de Salles-Belin-Béliet était pleine quand on y est passé tout à l'heure.

Cyrille DECLERCQ (maire de Belin-Béliet)

Vous m'avez doublé dans ma réponse. Mais c'est ça. Il faut savoir qu'on a des parkings de covoiturage qui existent déjà, ça ne veut pas dire qu'il ne peut pas y en avoir d'autres, et qui sont quand même très occupés. On le voit. Je ne dis pas qu'ils sont 100 % pris, mais...

Intervention du public

Est-ce qu'il y a une évolution ?

Cyrille DECLERCQ (maire de Belin-Béliet)

Oui, on a vu clairement une évolution, ça, c'est évident. Ça fait son chemin.

Un point qui me revient à l'esprit, c'est la réouverture de la gare de Lugos. Alors, c'est un sujet qu'on avait déjà évoqué. Pour avoir interrogé beaucoup de Belinetois sur le sujet, ils ne sont pas très favorables à cette formule-là. Ce n'est pas la réouverture en tant que telle, c'est tout simplement parce que le cadencement n'a rien à voir avec la ligne Arcachon-Bordeaux qui est plutôt une ligne de type, je vais employer une terminologie d'aujourd'hui, de type RER. Alors que la ligne qui vient de Tarbes ou de Bayonne n'est pas de ce type-là, et le cadencement n'est pas du tout de même nature. Et aujourd'hui, si elle devait rouvrir, ça nécessiterait aussi un cadencement de même nature et ce n'est pas gagné.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Est-ce qu'il y a d'autres idées, de nouvelles propositions qui viendraient des personnes qui ont travaillé sur les poids lourds ?

Intervention du public

Je ne sais pas si tout le monde dans l'assemblée connaît Rézo Pouce. On a inauguré ce dispositif en octobre. C'est un système de covoiturage, comme un petit Blablacar local. C'est-à-dire qu'on s'inscrit sur notre smartphone, on dit où on va et on peut éventuellement emmener quelqu'un. Donc, il y a plein de panneaux sur les cinq communes du Val de l'Eyre, pour éventuellement même faire de l'autostop spontanément. Il y a aussi cette plateforme qui s'appelle Mobicoop qui est là pour organiser le covoiturage entre les personnes d'un même territoire.

Cyrille DECLERCQ (maire de Belin-Béliet)

Je vais profiter de ce que dit Nadine. Pour ceux qui habitent Belin-Béliet qui ont vu le bulletin municipal qui a été distribué ces jours-ci, on a fait une page entière dédiée notamment à Rézo Pouce. Je vous invite à regarder, vous aurez tous les éléments.

Fabienne BOGIATTO (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Par rapport à la proposition d'abris vélos sécurisés à la gare de Pessac. Alors, c'est prévu dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités. Il y a la volonté de favoriser l'intermodalité train/vélo. Et donc il y a une liste de gares en France qui est soumise à obligation. En Nouvelle-Aquitaine, il y a 63 gares dont la gare de Pessac qui doit être équipée de 40 places de stationnement vélos sécurisés. Donc à la gare de Pessac centre d'ici fin 2024. Nous travaillons

avec SNCF Gares et Connexions et Bordeaux Métropole pour identifier l'emplacement. Parce que je ne sais pas si vous connaissez la gare de Pessac centre, c'est très contraint du point de vue urbain. Il faut que ces stationnements vélos sécurisés soient à une certaine distance du bâtiment voyageur ou des quais. Donc aujourd'hui, c'est prévu. D'ailleurs, le financement est 100 % État. C'est l'État qui financera presque à 100 % si c'est SNCF Gares et Connexions qui garde la maîtrise d'ouvrage. C'est prévu, et on travaille avec Bordeaux Métropole et SNCF Gares et Connexions pour que le projet sorte. En sachant que, dans le cadre du projet de RER métropolitain, il y a encore plus de places de stationnement vélos sécurisés qui sont prévues à moyen terme.

Cyrille DECLERCQ (maire de Belin-Béliet)

Je rebondis sur ce que madame disait sur les abris vélos. Sachez que sur la commune de Belin-Béliet, alors il n'y a pas de gare, je suis désolé, sauf si vous voulez nous mettre une gare et nous ne sommes pas contre. Je l'avais déjà proposé à Biganos, je voulais faire une boutade. Mais néanmoins pour en avoir parlé avec d'autres, ce n'est pas si absurde que ça. Il va y avoir, dans les mois qui arrivent, sur Belin-Béliet, des abris vélos pour les arrêts de bus sur l'ensemble de la commune et qui sont notamment desservis par le 505 et aussi le 610.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. On pourra revenir sur tous ces points. Je propose de donner la parole au rapporteur de la table qui a travaillé sur les poids lourds. C'est à vous.

Rapporteur 2

Nous étions huit personnes. La question était "comment réduire le nombre de poids lourds sur l'A63 ?", et pour aller plus loin dans la question "comment réduire le nombre de poids lourds sur l'A63 en vue de décongestionner la rocade" qui crée ce point de fixation qui nous embête un peu tous. On a identifié trois propositions dans un ordre graduel de mise en service.

La première, c'est tout simplement de décaler les horaires de roulage des poids lourds. Tout bêtement. Aujourd'hui, quand on prend l'A63, on a des rangées de poids lourds. On pourrait très bien prendre au niveau régional, voire même au niveau national, une mesure qui impose aux routiers de rouler de nuit sur une plage horaire de 20 h à 6 h du matin. Il y a beaucoup moins de véhicules légers qui roulent. Les camions pourraient rouler en convois plus sécurisés et moins embêtés, moins contraints de s'arrêter sur les aires de stationnement. Alors pourquoi on a proposé ça ? Parce que ça ne coûte rien au contribuable, tout simplement, que ça peut

être mis en place tout de suite dans un délai très rapide, puisque là aujourd'hui on parle de 2035-2036. Ça permet de fluidifier le trafic en règle générale, donc de réduire le nombre d'accidents. Pourquoi ça pourrait être compliqué ? Parce que ça demanderait aux transporteurs de revoir leurs horaires de travail. Et potentiellement, je dis bien potentiellement, on n'en a pas discuté, mais j'ai eu l'idée, d'entraîner un surcoût du transport puisque j'imagine que le coût de transport de nuit peut être majoré par rapport aux coûts de transport de jour.

La deuxième proposition, c'est de prévoir dans un premier temps une offre de transport de ferroutage un peu plus en adéquation avec le transport routier. Aujourd'hui, le ferroutage c'est quoi ? On met des camions avec le tracteur et la semi sur des wagons et ça part de Mouguerre au Pays basque et ça va jusqu'à Cherbourg. Notre expert nous a dit qu'il y a a priori un aller-retour qui serait prévu par jour entre Mouguerre et Cherbourg. Un aller-retour c'est 80 camions en moins. Sur le nombre de camions qu'on a vu tout à l'heure, c'est peanuts. Mais si on développe ce mode-là, on peut imaginer 10, 15, 20, 30 allers-retours par jour. C'est autant de camions en moins, surtout s'ils roulent de nuit, c'est encore mieux. Pourquoi il faudrait essayer ? Parce que ça permet de réduire le nombre de camions sur l'A63 et ça permet aussi une décarbonation du trafic routier et du trafic de marchandises. Aujourd'hui, on nous dit "le tout électrique pour les véhicules légers", OK. Aujourd'hui, quand on voit le nombre de camions qui circulent, le nombre de litres de gazole qu'ils mettent dans leur citerne, on n'est pas près de voir des camions électriques sur nos routes. Ou alors ce seront des autoroutes avec des caténaires. Bonjour l'impact sur l'environnement visuel. Le point de vigilance et de complication sur ce problème, sur cette proposition-là, c'est qu'on va réduire la flexibilité du transport routier. Aujourd'hui, c'est comme quand on va à Londres en train avec sa voiture, on rentre dans la gare, on rentre dans l'Eurostar, on attend que l'Eurostar parte. C'est pareil pour les camions. Donc aujourd'hui, la logistique du dernier kilomètre pour recevoir sa palette dans son entrepôt prendra peut-être un peu plus de temps. Cela entraînera peut-être des surcoûts en termes de transport, quoi que....

Et la troisième proposition, qui est pour le coup un projet à beaucoup plus grande ampleur, c'est : développer et mettre en place une véritable offre de transport de fret sur le rail. Pas de ferroutage, mais de fret. C'est-à-dire que les tracteurs ne circulent plus, c'est juste le container qui part d'un point A à un point B. Et ensuite il y a des norias de camions qui permettent la logistique du dernier kilomètre. Les pour et les moins sont à peu près les mêmes que le ferroutage, avec juste l'impact financier qui serait plus important pour la proposition de transport de fret. Parce que là il faut prévoir des gares vraiment spécifiques avec des grues pour charger et décharger les camions, ce qui n'est pas demandé pour du ferroutage.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Je pense que Michel Duzelier aura plusieurs éléments de réponse à apporter. Mais en attendant ses réponses, peut-être que tout de suite à chaud il y a quelques personnes qui ont des ajouts, des réponses à faire sur ces points qui ont été soulevés. Monsieur Duzelier, quelques éléments de réponse sur ces différents points ?

Michel DUZELIER (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

J'ai participé aux échanges dans le groupe. Sur le décalage des horaires de passage des poids lourds...

Rapporteur 2

Sachant que, excusez-moi, on le fait déjà le dimanche. Certains camions ont le droit de rouler, mais la grande majorité n'a pas le droit de rouler donc on peut très bien le faire pendant la journée.

Michel DUZELIER (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Par rapport à cette volonté de vouloir faire passer les poids lourds en dehors des heures de pointe ou de nuit, on a déjà mené au sein du service ce type de réflexion. Tout simplement parce qu'en 2022, il y avait le projet d'expérimenter justement la modulation du péage des poids lourds. L'objectif était de moduler à la barrière de péage d'Atlandes pour qu'une demi-heure après, on n'ait pas des poids lourds qui congestionnent la rocade. Pour l'instant, je dirais que c'est un projet qui n'a pas abouti parce que les conditions, notamment les organisations professionnelles des transporteurs, étaient plutôt contre le fait que, entre guillemets, on taxe uniquement les poids lourds et pas aussi les véhicules. Ça faisait partie du motif. Il y a aussi certaines collectivités qui ont réagi par rapport au report de trafic sur le réseau secondaire. Bref, ce que je veux dire, c'est que la concertation va se poursuivre normalement en 2023 sur ce type de réflexion. La nuit, par exemple, on l'avait vu, ça interroge les problèmes de temps de conduite, de temps de repos et la réglementation des transporteurs. C'était un sujet qui, a priori, paraissait compliqué pour les organisations professionnelles, mais à voir.

L'autre élément, vous avez parlé du ferroutage. Comme vous l'avez justement dit, le projet d'autoroute ferroviaire entre Cherbourg et Mouguerre avec une mise en service vers l'horizon 2024-2025. Effectivement, pour l'instant, il n'est prévu qu'un seul aller-retour. Un train faisant 700 mètres, on met 42 poids lourds au maximum donc c'est 80 poids lourds qu'on enlève par jour du trafic routier. Pour autant, je dirais que c'est un début. Là aussi c'est une piste pour enlever les poids lourds qui mérite d'être approfondie et développée. Derrière, il y a l'autoroute

ferroviaire Atlantique. L'objectif, c'est la mise aux normes des gabarits des ouvrages d'art. Et là pour l'instant on n'a pas d'horizon. Donc l'autoroute Cherbourg-Mouguerre serait dans un premier temps dévoyée par Niort-Saintes, avec l'aménagement en cours des plateformes de Mouguerre et de Cherbourg.

Jean VEYRAT (animateur)

Sur ce train Cherbourg-Mouguerre, les camions circuleraient avec le tracteur ou pas ?

Michel DUZELIER (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Oui. Après, par rapport au développement de la politique de fret, là aussi, c'est aussi une volonté de l'État que de développer le fret. C'est à dire, pour le coup, mettre les marchandises sur le train. Aujourd'hui, la part modale du fret ferroviaire est de 9 %. On vise 18 % à l'horizon 2030, et 2050 à 25 %. Tout ça pour vous dire qu'il y a une certaine inertie pour investiguer ce mode, notamment le ferroviaire. Mais c'est quelque chose qui tend à se développer.

On a fait en 2022 une conférence sur la logistique où on a mis en rapport les différents modes de transport, que ce soient les gens qui travaillent sur les ports, sur les routes ou sur le ferroviaire. Et on a vu que c'étaient des mondes qui ne se connaissaient pas. On a fait confronter, au travers de cette conférence en 2022, les différents mondes et on est en train de travailler sur les suites de cette conférence justement, sur des plans d'action. L'enjeu, en fait, c'est d'interconnecter les différents modes de transport, comme vous l'avez dit aussi. C'est notamment de relayer le camion. Quand on parle de fret entre un point A et un point B, il faut que le camion aille au point A. Et peut-être que, comme pour les systèmes de location, il faut que ce soit un autre camion qui aille au point B rechercher. On le voit au sein du service, tous ces aspects multimodaux concourent à alléger le trafic poids lourds sur la route.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. D'autres réactions, d'autres compléments sur le sujet du transport de marchandises ?

Intervention du public

Il faut consommer moins.

Jean VEYRAT (animateur)

Ça a été dit, je crois, tout à l'heure, jeudi dernier aussi. Tout à fait, ça fait partie des options, mais là, ce n'est pas du local, c'est du national.

Michel DUZELIER (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

On parlait tout à l'heure d'enlever les poids lourds à l'heure de pointe. En fait, ce que nous disaient les transporteurs, ce que les commanditaires imposent les temps de livraison des marchandises, notamment sur l'agglomération pour la nourriture. À l'heure de pointe du matin, la nourriture doit être à telle heure absolument à Bordeaux, pas une demi-heure avant, pas une demi-heure après. Et donc ils expliquaient qu'ils avaient cette contrainte très forte actuellement, et on pourrait chercher des pistes aussi par rapport à ça.

Intervention du public

Après, c'est une réflexion plus globale. C'est consommer local, consommer des vivres de saison, pas des trucs qui sont sous serre à Alicante...

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Ce que nous disait la représentante d'une des fédérations de transporteurs lors de la réunion de Cestas, c'est qu'elle qui travaille dans le domaine depuis une vingtaine d'années, elle a aussi vu l'évolution. C'est-à-dire qu'avant les chargeurs avaient du stock. Et maintenant on est tout le temps à flux tendus pour tout. Et donc en fait, le stock c'est du stock roulant dans les PL. C'est un autre mode de gestion aussi des entreprises qui fait qu'on a mis plus de poids lourds sur la route puisque maintenant, le stock n'est plus dans les entreprises, il est dans les poids lourds. Et eux le subissent un petit peu. Donc c'est vrai qu'on a toujours un petit peu tendance à dire "les poids lourds", mais en fait il y a aussi les entreprises qui sont les commanditaires des poids lourds qui leur demandent des horaires et qui ont des modalités...

Intervention du public

Il ne faut pas oublier non plus que les transporteurs gagnent plus d'argent à faire du stockage et à faire de la gestion de plateformes que de faire rouler leur camion. Aujourd'hui, les plateformes Cdiscount, Amazon, Kuehne & Nagel gagnent plus d'argent à stocker les marchandises pour Carrefour, à les stocker, à les palettiser sur huit hauteurs et à les livrer derrière. Ils gagnent plus d'argent avec leur plateforme de distribution.

Jean VEYRAT (animateur)

D'autres propositions ou d'autres questions ? Encore une fois, on est sur un atelier sur la mobilité au sens large. Profitez aussi de la présence de différents représentants. Si vous avez des questions plus globales par rapport aux aspects mobilités de ce dossier. Si on a fait le tour, on pourra lever la réunion. Mais c'est le moment en tout cas d'en profiter. Madame Thenet, je peux vous passer la parole et en même temps on va projeter le calendrier des réunions à l'écran pour la suite de la concertation.

Marion THENET (garante de la CNDP)

Comme je l'avais dit en préambule, il nous reste un atelier mobilités demain à Mios. Il y a encore des places, si vous voulez vous inscrire, s'il y a des illuminations cette nuit que vous avez envie de partager.

Intervention du public

Sur les différents ateliers mobilités, ce sont toujours les mêmes thèmes abordés ?

Marion THENET (garante de la CNDP)

Oui, mais encore une fois, c'est ce qu'on vous a dit en préambule, on est parti sur ces thèmes là parce qu'on avait l'impression que c'était des sujets qui revenaient de nombreuses fois. Maintenant, on est sur la mobilité au sens large, donc on pouvait tout à fait aborder plein d'autres choses.

Intervention du public

Je m'attendais à avoir des questions telles que "pourquoi faire payer les usagers locaux sur des problématiques internationales ?". Parce que l'enjeu, il est là. Aujourd'hui, qui utilise l'A63 ?

Marion THENET (garante de la CNDP)

On va vous donner des éléments de réponse. Cette question est assez récurrente.

Intervention du public

C'est beaucoup de locaux qui, on l'a dit tout à l'heure, ont été expatriés de la métropole parce que l'immobilier était trop cher. Et là voilà, c'est le deuxième « effet Kisscool », on va leur dire "tu veux aller bosser à Bordeaux ? Tu vas repayer !".

Marion THENET (garante de la CNDP)

On va répondre tout de suite à cette réflexion.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Il y a deux façons de financer les infrastructures. On finance les infrastructures soit par la concession en faisant payer l'usager, soit sur crédits publics en faisant payer le contribuable. Les crédits publics sont plus rares. C'est pour ça que, dans les deux scénarios qu'on propose, le scénario deux en concession propose l'intégralité de la mise à 2x3 voies. Et le scénario trois sur crédits publics, dont on sait qu'ils sont plus rares, qu'ils sont plus difficiles à obtenir et qui sont cofinancés avec les collectivités, on propose un scénario plus réduit. Ça déjà, c'est le premier point. En fait, quand on est sur un mode de financement public et qu'on fait payer le contribuable, on fait payer le contribuable national et le contribuable local avec une proportion qui est la clé de financement qui sera décidée au moment où ce sera acté avec les collectivités cofinanceurs. Donc je ne peux pas vous la donner aujourd'hui. Mais enfin, il y a une proportion. Par exemple, sur la rocade, le contribuable national a payé à 50 %, le contribuable local, de Bordeaux Métropole, a payé à 50 %. Dans le Lot-et-Garonne, le contribuable national, l'État a payé 60 % pour un projet beaucoup moins cher que la rocade, et le contribuable local paye 40 % selon qu'il est contribuable au titre du Département, au titre d'une des communautés d'agglo ou des autres communautés d'agglo. Je pourrais donner différentes clés comme ça au niveau national, elles changent en fonction du local.

Quand on fait payer l'usager, il n'est pas possible, compte tenu du droit du péage, de dire "on va faire payer que l'usager étranger" ou "on va faire payer que l'usager en transit". Donc ça, c'est un premier point. Mais par contre, si on regarde la façon dont est constitué le trafic, on se rend compte en fait que les poids lourds représentent en moyenne à peu près 30 % du trafic. Mais la façon dont on a construit le péage dans le scénario deux, on a fait en sorte de faire payer les poids lourds plus cher que les véhicules légers. Le prix du péage poids lourd sur le prix péage des véhicules légers, on l'a mis au maximum de ce qu'on a osé tenter par rapport à ce qui se fait ailleurs. En gros, on a explosé tout ce qui se fait ailleurs puisqu'on a mis un x6. Et en faisant ça, quand on fait la répartition, 70 % de ce qui rentre dans la concession est payé par les poids lourds. Donc contrairement à ce qu'on pourrait imaginer, quand on propose la concession, on fait plus payer à proportion les poids lourds que ce qu'ils circulent. C'est une

façon d'essayer de les faire payer au maximum quand on n'a pas eu l'écotaxe telle qu'elle a été proposée en 2012 ou 2014.

Intervention du public

Alors, il doit y avoir des solutions. Moi j'ai habité pendant 20 ans à Bayonne et on avait une maison à Capbreton. Quand la barrière de péage Bénesse-Maremne s'est ouverte, les locaux avaient une carte préférentielle pour passer le péage.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Effectivement, il y a des abonnements fréquence. Abusivement on dit "domicile-travail", mais en fait non. Ce qui est fait maintenant, ce sont des abonnements "fréquence". Alors a priori, de mémoire, je dirais que suivant certains concessionnaires, il me semble que c'est au bout de dix passages, on a un abonnement fréquence. Il me semble que sur certaines sections de Vinci, c'est le cinquième passage qui est gratuit, ça fait moins 20 %. Il me semble que sur la concession d'Atlandes, ça doit être de l'ordre de moins de 50 % pour les abonnements fréquences, mais c'est de mémoire. De toute façon, ce sont des choses qui se feront si la concession était actée. Dans le cadre de l'appel d'offres, c'est aux différents candidats concessionnaires de proposer les offres commerciales qui pourraient être faites pour des abonnements fréquence. Donc clairement, les abonnements fréquence, ça se fait. Il y a aussi, dans certains endroits, non seulement les abonnements fréquence, mais des abonnements qui sont abondés par les collectivités. Une collectivité peut dire "pour mes habitants, je peux abonder un petit peu plus en payant une part de l'abonnement". C'est arrivé dans certains endroits. Les abonnements fréquence, c'est quelque chose qui est maintenant très courant.

Intervention du public

Il y a un truc qui me chagrine un petit peu, c'est qu'il y a eu des news qui sont sortis il n'y a pas très très longtemps sur la rentabilité de nos chères entreprises concessionnaires. Moi je veux bien qu'on mette des concessions, mais que l'État joue le jeu à fond, et quand la concession est rentabilisée, couic, on arrête. On est des vaches à lait en fait.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Il se trouve que les articles qui sont sortis dans la presse sur le sujet, c'était des articles qui mettaient principalement en cause les concessions historiques. Les concessions historiques ne fonctionnent pas sur le même modèle que les concessions actuelles. Et notamment, les concessions historiques, on les a longtemps allongées pour permettre l'adossement et pour payer des autoroutes qui auraient été irréalisables sans ce système-là. Je pense l'A89 notamment, on n'aurait jamais réussi à faire l'autoroute A89 si on n'avait pas allongé la concession de Vinci en vallée du Rhône et utilisé les péages de Vinci en vallée du Rhône pour augmenter le réseau concédé. Ça a été une modalité qui a permis d'étendre le réseau. C'est l'histoire, les concessions arriveront à leur terme. Par contre, sur ce point-là, les nouvelles concessions sont par appel d'offres. Donc le contrat du concessionnaire qui est choisi est regardé de manière assez précise. Et surtout il y a une clause qui s'appelle "clause de partage du fruit de la concession" qui est maintenant typique des nouvelles concessions. Le viaduc de Millau par exemple, il me semble qu'il y a une clause de partage du fruit de la concession. Il y a Atlandes, ça doit être l'article 30 du contrat de concession d'Atlandes où il y a une clause de partage du fruit de la concession. Ça veut dire que par rapport à ce qui était proposé à l'appel d'offres et à ce que l'État a avalisé dans le cadre de la remise des offres, tous les ans, l'État va regarder si le concessionnaire ne gagne pas plus que ce qui était prévu. Et dans ce cas-là, il y a une redevance. En gros, le concessionnaire et l'État partagent ce qui est gagné. C'est ce qui est prévu dans les contrats et qui est en quelque sorte un garde-fou. Il y a aussi la durée limitée des concessions, même si on a en tête les allongements des concessions précédentes. Mais les arrangements des concessions précédentes, ce sont des allongements qui ont été faits pour étendre le réseau ou pour rajouter des aménagements. Et là, par exemple dans le projet, ce qui est proposé par le scénario deux, c'est une concession de 40 ans.

Cyrille DECLERCQ (maire de Belin-Béliet)

Alors déjà, je voudrais rappeler que le 4 avril il y a une réunion publique à Salles où tout cela pourra être abordé, donc n'hésitez pas à vous y rendre. Alors moi je voulais dire deux choses. La première, si je regarde vers le sud, il a été fait en sorte que les locaux vers Liposthey puissent bénéficier de l'autoroute A63 sans pour autant avoir à payer une redevance à chaque fois qu'ils passent. Ce serait peut-être intelligent de garder le même esprit localement. Ça, c'est la première chose.

La deuxième, c'est ce que j'évoquais tout à l'heure et qui a été repris il y a quelques instants. Les gens que l'on a, pour des raisons de coûts, renvoyés plus loin de la métropole, aujourd'hui ce sont des gens qu'on retrouve pour un certain nombre dans les services sociaux de la commune. Je parle de la commune de Belin-Béliet, mais pour en avoir discuté avec mes collègues du Barp et de Salles par exemple, on y retrouve les mêmes problématiques, ce sont

des gens qu'on est obligés d'assister socialement sous des formes diverses. Si aujourd'hui, pour un emploi, ils sont encore obligés d'aller payer 1,40 €, si j'ai bien tout compris, ça fait 2€80, j'arrondis à 3 € et je vais prendre 20 jours par mois. Ce n'est pas toujours 20 jours, c'est des fois plus que ça. Ça fait en gros 60 € par mois, je vais en compter que dix. Ça fait 600 € par an. Moi je peux vous assurer qu'on donne pour certain au-delà de 600 € dans l'année pour leur permettre de finir la fin du mois et de manger. Donc je m'interroge quand même. Ça, c'est le deuxième point.

J'avais dit deux points, mais je vais en rajouter un troisième si vous me l'autorisez. Le péage va démarrer juste à la sortie de Bordeaux, si j'ai bien compris la lecture du scénario deux je crois, c'est ça ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Oui, le scénario deux. Il y a deux options qui sont présentées aux pages 56 et 57 du dossier de concertation qui méritent d'être regardées.

Cyrille DECLERCQ (maire de Belin-Béliet)

Donc cela veut dire que dès Salles, ils vont tout de suite s'engager plus tôt sur l'ancienne RN10 pour éviter le péage. Et on va les voir traverser nos communes, notamment avec les systèmes GPS, je vous l'avais dit à Biganos l'autre fois déjà, aujourd'hui tout le monde peut passer n'importe où. Je ne vous cache pas que récemment nous avons trouvé un semi-remorque, alors vous ne connaissez peut être pas, mais pour les gens qui connaissent, dans le Graoux, qui était enlisé. Il a fallu qu'on aille le rechercher avec des moyens, je ne vous dis pas... Parce que les GPS l'avaient envoyé là-bas. Donc aujourd'hui, on va retrouver ce genre de personnes un peu partout. Nos chemins, nos routes communales ne sont pas calibrés pour ce genre de choses. Je vous rappelle quand même qu'on a connu un été chaud, très chaud, où nous on a eu par exemple un tiers du massif forestier qui a brûlé. Je ne vous cache pas qu'il y a des gens qui vont se promener aussi dans les milieux forestiers alors qu'ils n'ont rien à y faire. Donc tout ça, je le crains parce que les gens ne vont pas vouloir payer cette autoroute.

Je rappelle quand même que, en ce qui concerne Saugnacq-et-Muret, pour en avoir discuté avec le maire de Saugnacq-et-Muret, il a été obligé de prendre des dispositions lourdes parce que les gens passaient de partout dans Saugnacq-et-Muret pour ne pas avoir à payer l'autoroute. Donc si voulez, nous, ce sont des choses qu'on va retrouver. Aujourd'hui, par rapport aux incendies, on a des voies communales qui ont complètement brûlé, alors soit pour certains cas défoncés par les véhicules qui viennent de faire de la déforestation, et je ne rentre

pas dans les détails. Quand je me retourne vers l'État pour savoir comment on peut nous aider, je n'entends rien comme écho, absolument rien. Néanmoins, les collectivités comme la nôtre, il va falloir qu'à un moment elles fassent quelque chose parce que les gens vont réclamer et pour des raisons de sécurité. Donc il y a un moment, on ne peut plus faire. Donc il va peut-être falloir y penser aussi.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors je vais répondre à vos questions concernant le péage. Alors effectivement, les barrières de péage en pleine voie, c'était une solution qui permettait effectivement aux locaux qui connaissaient le coin d'éviter ou à certains échangeurs de rester libre de péages. La technologie a évolué et il faut savoir que les barrières en pleine voie, c'est une dérogation au droit du péage dans la mesure où effectivement il y avait des gens qui pouvaient utiliser l'autoroute gratuitement. Mais cette dérogation au droit du péage, elle était autorisée par le droit parce qu'en fait, faire une barrière de péage, ça avait un coût économique et un coût environnemental. Et donc du coup, on n'allait pas faire des barrières de péage entre chaque échangeur ou des systèmes de péage fermés partout où on bouclait comme sur les autoroutes à l'ancienne, où dès qu'on sort on paye. A62, par exemple, elle a un système fermé.

Maintenant on a le free flow. C'est ce qui s'est fait dans l'Allier. Le free flow, ça fait qu'on met un portique qui permet de payer strictement le montant du kilomètre qu'on a parcouru entre l'échangeur précédant le portique et l'échangeur suivant le portique. C'est-à-dire qu'au lieu d'avoir une barrière de péage où on s'arrête, on a un portique. Ce qui fait qu'entre l'échangeur qu'on a pris l'autre jour, n°24 et le n°23 où on a dû faire sept ou huit kilomètres, ce serait 7 x 0,04 qui s'ajoutent à la distance parcourue quand on passe le portique suivant, et cetera, et cetera. Donc ce système de dérogation ou droit du péage qui était autorisé parce qu'on n'avait pas la technologie pour permettre de faire ce système très très très fin, maintenant qu'on a la technologie, la dérogation n'est plus envisageable. Donc ça, c'est le premier point.

Ensuite, quand vous demandez le prix. Le prix est strictement en fonction de ce que vous faites comme nombre de kilomètres. C'est-à-dire que quelqu'un qui va utiliser la totalité de la section, ce sera 1,40 €. Mais quelqu'un qui va partir de l'échangeur 22 jusqu'à Bordeaux, ce sera 1 € parce qu'en fait il n'y a "que" 25 kilomètres. Et quelqu'un qui fera Arcachon-Cestas, il y aura Arcachon-Cestas, on doit enlever les sept kilomètres, 20-7, treize kilomètres donc 13 x 0,04. Donc c'est vraiment pour ça qu'on donne un coût kilométrique. Parce que contrairement aux barrières de péage de Saignacq-et-Muret et de Saint-Geours-de-Maremne où là on paye le tarif forfaitairement, là non, c'est vraiment au kilomètre ce qu'on paye.

Intervention du public

J'ai une dernière question. Historiquement, je ne sais pas si c'est le cas aujourd'hui, mais en tout cas pour l'A89, c'est le cas. Quand on construit une autoroute, on doit avoir un itinéraire bis en route nationale qui longe l'autoroute. C'est le cas de la Nationale 89. Je l'ai prise pendant 25 ans. Là, sur l'A63, on nous a déjà piqué la N10 qu'on a fait payer. Et là, qu'est-ce qu'il reste en local ? La route départementale 1010. On va refoutre des camions et des voitures sur une départementale qui, là encore, n'est pas adaptée à un flot de trafic avec les problèmes que ça va avoir. Enfin, j'ai l'impression que l'état fait ce qu'il veut, alors qu'il nous dit "il faut faire ci, il faut faire ça", mais il ne suit pas ce qu'il dit.

Jean VEYRAT (animateur)

Est-ce qu'on peut préciser ce point réglementaire : il doit y avoir un itinéraire gratuit ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Je pense qu'il doit y avoir un itinéraire gratuit, mais ce n'est pas forcément une route nationale.

Jean VEYRAT (animateur)

Et en termes de report de trafic ? Puisque c'était aussi le point que soulevait Monsieur.

Cyrille DECLERCQ (maire de Belin-Béliet)

Vous avez raison, mais quand on l'emprunte, c'est quand même loin d'être une ex-départementale ou nationale. On en est très très loin. Pour l'avoir personnellement pratiquée.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Pour les reports de trafic, on ne peut pas nier que le péage... En fait les reports de trafic se font en fonction de la valeur du temps des gens. Donc combien coûte mon temps, combien je suis "prêt à payer" ou à ne pas payer pour perdre du temps ? C'est comme ça que sont calibrés les modèles de trafic, ce n'est pas autrement. Effectivement, un péage entraîne des reports de trafic. On a une fiche qui est presque terminée et qu'on va bientôt pouvoir mettre sur le site avec les reports de trafic sur les voiries locales. Mais je ne peux pas nier qu'il y ait des reports de trafic. Les études disent qu'il y a des reports de trafic sur les voiries locales. Après, il faut aussi voir que les modèles de trafic sont aussi basés sur ce qu'on appelle des enquêtes de

préférence déclarées, et que ces enquêtes de préférence déclarées disent à un jour J, aujourd'hui, elles demandent "Est-ce que vous seriez prêt à prendre le péage pour la route ?". Il y a des gens qui vont répondre non aujourd'hui, mais on ne sait pas au final comment ils réagiront après. A priori, on voit des endroits où, tout compte fait, les gens au final choisissent de ne pas être dans les embouteillages s'il en reste sur les voiries locales. Enfin, pour l'instant les études disent qu'il y a du report, c'est clair.

Intervention du public

Là encore, on est sous la contrainte. Et je vous mets au défi de venir à Belin de grands week-ends de transhumance. C'est aussi blindé que sur l'autoroute. Est-ce que c'est ça que l'État veut ou pas ? Est-ce que l'État veut mettre sur nos routes départementales des camions et des voitures à tout bout de champ avec les problématiques de l'accidentologie qu'il y a ? Ou au contraire, l'État veut fluidifier le trafic et le rendre plus apaisé ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Sauf que je pense justement pour les grands week-ends de transhumance. Ce qu'on voit dans les enquêtes notamment, c'est que les gens qui font ces grands week-ends, si ça roule mieux parce que c'est à trois voies sur l'autoroute, ces gens auront payé le péage depuis tout leur trajet et les 1,40 € ne seront pas dimensionnant pour eux sur le trajet. Les gens qui font de la longue distance, les VL qui font la longue distance pour les vacances, sur ces week-ends-là. Ce n'est pas dimensionnant.

Intervention du public

Mais ça sera toujours bouché. Attendez, moi j'ai vécu 20 ans en région parisienne, ce sont des 2x4 voies, c'est toujours bouché. Ici, ça va être 2x3 voies, ça va être toujours bouché, il ne faut pas se voiler la face.

Cyrille DECLERCQ (mairie de Belin-Béliet)

Il y a une chose qui m'interpelle. Aujourd'hui, le projet, c'est le péage dès la sortie de la rocade, d'accord ? Je parle pour la situation que nous évoquons. Si je sors de Paris par l'autoroute A10

ou A6, le premier péage n'est pas au ras de Paris. Si je sors par l'autoroute du Nord, le péage n'est pas au ras non plus, et cetera, et cetera. Pourquoi aujourd'hui, alors je ne parle pas de Belin-Béliet, je parle de tout à fait là-haut. Néanmoins, le prix du kilomètre, si on reste au même tarif que vous dites, si le péage est plus bas, il sera moindre puisqu'on aura moins de kilomètres sous le coup du péage. Pourquoi on n'adopte pas la même technique ? Aujourd'hui si je vais sur l'A89, vous allez me dire "ce n'est pas une autoroute", vous me l'avez fait l'autre fois ce coup-là, donc je m'en souviens. Donc en effet, vous avez raison, madame. Mais néanmoins le péage, il est après Libourne, d'accord ? Peu importe que ce soit une autoroute ou pas une autoroute, on est en 2x2 voies. Après quand on est sur l'A62, c'est après La Brède. Mais pourquoi aujourd'hui c'est dès la sortie de Bordeaux ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Justement, sur ce sujet, c'est l'histoire des deux options : option A option B qui sont expliquées dans le dossier de concertation. Il y a deux solutions. Il y a une solution où effectivement le péage est jusqu'au dernier échangeur, et il y a une solution qui est légèrement dérogoire au droit du péage, mais qu'on pense qu'elle l'est suffisamment légèrement pour pouvoir être présentable, qui est : les deux premiers échangeurs sont libres de péages. C'est expliqué pages 56 et 57 du dossier de concertation. Ça fait à peu près sept kilomètres, et La Brède est à moins de 15 kilomètres de la rocade.

Intervention du public

Au risque de rabâcher, je reviens sur le réseau routier local. Une étude de la refonte du réseau routier local est nécessaire. Maintenant je pose une question : qu'est-ce qu'on est venu faire ce soir ? Puisque vous nous demandez de réduire la quantité de camions et la quantité de véhicules, ça va faire des rentrées d'argent un peu moins importantes dans votre financement de cette amélioration de l'A63. Donc, je vous pose la question : pourquoi vous nous avez-vous posé des questions de ce genre ce soir ?

Jean VEYRAT (animateur)

C'est une bonne question. Quelque part, si on fait une voie de plus, c'est parce qu'il y aurait un problème de capacité. Et en même temps, on réfléchit sur des moyens d'avoir moins de

problèmes de capacité. Donc c'est un peu la question de monsieur, qu'est-ce qu'il se passe si demain il y a moins de véhicules en circulation ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Oh, je pense qu'il y aura suffisamment de trafic qui restera. Ça permettrait éventuellement de résoudre par certains points la congestion. Donc comme on regarde l'ensemble des trois scénarios, dont le scénario 1 qui est "on ne fait rien", s'il y a des propositions qui permettraient de dire "le scénario 1 peut satisfaire plus de monde que ce qu'il satisfait actuellement"... Il faut regarder l'ensemble des modes et regarder la mobilité dans son ensemble pour arriver à résoudre les problèmes. Parce qu'on ne résoudra pas les problèmes un par un. Quand je parlais tout à l'heure du covoiturage, si on avait 20 % de covoitureurs, on ne serait plus congestionné. Alors après, c'est ambitieux d'atteindre 20 % de covoitureurs.

Intervention du public

Moi j'en fais beaucoup avec Blablacar, mais le covoiturage c'est quand même contraignant. Pour aller travailler, je l'ai proposé. Moi je travaille tous les jours à Mios et je propose 8 h départ de Belin, retour 19 h, zéro. Personne.

Fabienne BOGIATTO (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

L'idée ce n'est pas forcément de covoiturer cinq jours sur cinq pour aller travailler. Déjà si on covoiturerait un jour... On aura tous des contraintes. Moi je suis cycliste et j'essaie de mobiliser mes collègues pour faire du vélo pour venir travailler. Ils me présentent toutes les bonnes excuses "il pleut, il neige"... On a toujours des excuses. Après, effectivement, le problème du covoiturage, il y a des infrastructures et ça a été évoqué. Il y a les parkings, et cetera. Sur l'agglomération de Bordeaux, il y a des voies réservées mises en place par le département ou qui vont l'être. Le gros sujet, c'est la mise en relation, vous l'évoquez. Et là il y a un gros travail à faire de la part des autorités organisatrices de la mobilité via des opérateurs ou des plateformes. Alors en Nouvelle-Aquitaine il y a l'outil Modalis qui est porté par Nouvelle-Aquitaine Mobilités, qui est un syndicat qui réunit toutes les autorités organisatrices de la mobilité de la région et qui est en train de travailler sur une plateforme de mise en relation des covoitureurs, à l'instar de ce qui est fait en Bretagne avec OuestGo.

Et les autorités organisatrices de la mobilité peuvent aussi subventionner les covoitureurs. La loi d'orientation des mobilités le permet. Et aujourd'hui, il y a les 100 € qui, dans le cadre du plan covoiturage, peuvent être donnés aux primocovoitureurs. Et après il y a les employeurs.

Les employeurs privés peuvent donner jusqu'à 800 € par an à leurs salariés qui covoitent ou qui font du vélo. Et c'est cumulable avec les abonnements de transports en commun. Côté agents publics, nous côté État, c'est 300 € maxi pour covoiturer.

Cette mise en relation, c'est le vrai sujet. On aura beau mettre en place des voies réservées et des aires de covoiturage, chez vous ça marche, elles sont saturées a priori, mais pour moi, il y a un véritable travail à faire avec les employeurs. Éventuellement aussi avec les collectivités pour faire connaître ce type de service. Vous évoquiez Rézo Pouce, c'est important, et je connais des territoires dans les Landes où ça marche sur un territoire et le territoire voisin, ça ne marche pas et on ne sait pas pourquoi. Mais cette connaissance de l'offre de mobilité est importante. Ça a été évoqué au précédent atelier. Le covoiturage, il va falloir y aller. On ne demande pas, comme je le disais, aux gens de covoiturer cinq jours sur cinq. Déjà une fois, testez, il faut tester. Alors je vous encourage à continuer à proposer vos trajets. Mais c'est un vrai sujet, il faut que les collectivement, les collectivités, les employeurs, les AOM s'en emparent. Aujourd'hui, les autorités organisatrices de la mobilité ont l'obligation de mettre en place des comités de partenaires, de les réunir au moins une fois par an. Et ces comités de partenaires, c'est à minima les représentants des employeurs, les représentants des usagers, donc des habitants du territoire. Et après ça peut être d'autres partenaires. Je sais que sur certains territoires, il y a l'État qui peut être associé en tant qu'appui technique ou éventuellement gestionnaire. Là, l'autorité organisatrice de la mobilité vient expliquer, elle vient entendre les besoins des territoires, des employeurs, des habitants, pour réfléchir collectivement à l'évolution de l'offre de transports, de l'offre de mobilité. L'AOM vient aussi expliquer comment elle voit évoluer l'offre. Alors ici, vous n'avez pas pris la compétence, je crois, mais c'est la Région. Et la Région a cette obligation-là en tant qu'AOM.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. On a fait un crochet par les questions de coût et on est revenu à la mobilité donc c'est parfait. Et en plus on a fait un échauffement pour la réunion publique de Salles dont parlait monsieur le maire. Bon, cette fois je vous laisse vraiment conclure, madame la garante.

Intervention du public

J'avais une petite question : quel est le coût de construction et d'exploitation d'un péage par rapport au coût de projet ?

Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Il n'y a pas grand monde derrière les portiques pour les faire fonctionner en termes d'exploitation. Il faudrait que j'aie le temps de regarder, mais je crois que c'est 45 000 € le portique. Donc c'est dérisoire comparé aux 290 millions d'euros du projet.

Intervention du public

Ça m'étonnerait qu'une barrière telle que celle de Liposthey coûte 45 000 €.

Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Ce sont des barrières free flow. Comme l'a expliqué Béatrice. Dans ce projet on ne met pas des barrières comme on a l'habitude de les connaître à Saugnacq-et-Muret. Ces portiques ressemblent un peu aux portiques qu'on connaît pour l'écotaxe. C'est juste un portique qui flashe les gens et il n'y a que ça comme infrastructure. Donc en fait, dans le cadre de ce qu'on présente là, le coût du péage est dérisoire par rapport au coût du projet.

Intervention du public

Donc il va falloir s'inscrire ?

Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Il va falloir qu'effectivement que les plaques d'immatriculation soient reliées au système. Donc il va falloir s'inscrire une fois pour la première fois.

Intervention du public

OK. Et comment font les étrangers ? Parce qu'aujourd'hui, les étrangers qui roulent sur nos routes, ils ne perdent pas de points et ils ne se font pas avoir par les amendes. Alors là, pour le péage par contre, on va pouvoir les attraper.

Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Donc déjà, il faut savoir que les poids lourds normalement sont équipés et il y a déjà des systèmes qui sont présents dans plusieurs pays d'Europe. Les poids lourds sont équipés donc le problème pourrait se poser pour les VL. Et on estime qu'à l'horizon 2034, c'est quelque chose qu'on aura résolu au niveau européen.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Mais en tout cas, c'est le même système qu'au Portugal. Quand vous, vous allez au Portugal, vous devez vous déclarer à une borne. Je crois qu'il vaut mieux payer quand même d'après ce que j'ai cru entendre dire. Pour les points, non. Mais effectivement, au Portugal, il vaut mieux ne pas oublier de payer son péage.

Jean VEYRAT (animateur)

Dans l'Allier où ça a été mis en place, si on passe le portique et qu'on n'a pas pris l'abonnement, on reçoit un message et on a trois jours pour payer. Il faut payer sous trois jours.

Intervention du public

Qui engrange le surcoût de ceux qui ne payeraient pas ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors ça je n'en sais strictement rien. C'est une excellente question, je la poserai.

Intervention du public

Est-ce que c'est l'État, est-ce que c'est la concessionnaire ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

J'aurais tendance à dire que ça doit être une forme d'amende, mais je vérifierai. Votre question est très intéressante.

Jean VEYRAT (animateur)

Quelques mots sur la suite de la concertation, et puis ensuite on va vous remercier pour votre participation et vos questions. Allez-y.

Marion THENET (garante de la CNDP)

On se retrouve demain soir pour le dernier atelier. Ensuite on peut se retrouver à Salles le 4 avril, et la dernière le 25 avril, sachant que la concertation se finit le 30. Nous les garantes, on va avoir un mois pour remettre le bilan. Le bilan va rendre compte des modalités de cette concertation. Est-ce que l'information a été transparente ? Est-ce qu'on a pu débattre "normalement" ? Est-ce que tout le monde a pu s'exprimer ? Donc on va rendre compte de ça et rendre compte aussi de tous les arguments qui ont été faits. Alors sous différentes modalités, que ce soit la plateforme, que ce soient les réunions publiques, que ce soit ces ateliers. Donc là, on est vraiment dans le qualitatif et on n'est pas forcément dans le quantitatif. La parole d'une personne n'a pas plus de poids qu'une autre, que l'on soit élu, citoyen, homme ou femme, j'insiste. Donc clairement, l'idée c'est vraiment qu'on soit dans le qualitatif et nous on va essayer de rendre compte de tous les arguments qui vont être remontés à la DREAL et qui, elle, a deux mois pour répondre aux recommandations et à tous ces arguments et parler de l'évolution du projet. Et derrière, dans un calendrier plus lointain, il va y avoir l'enquête publique. Tous ces bilans, tout ce qui se sera passé pendant cette concertation va nourrir le dossier d'enquête publique. Donc, d'ici là, toutes les études de trafic, toutes les études de mobilité seront rendues publiques aussi et consultables sur le site de la DREAL au moins jusqu'à l'enquête publique, et ajoutées au dossier d'enquête publique.

Et pendant cette enquête publique, vous allez pouvoir aussi, c'est une autre modalité, vous exprimer et rencontrer les commissaires enquêteurs. J'imagine que ça va être une commission d'enquête. Et pour la petite histoire, moi j'ai fait l'enquête publique de l'élargissement de l'autoroute entre Saint-Geours et Labenne. Il y a eu beaucoup de monde et c'était intéressant aussi. Donc il y a aussi cette modalité. Mais par contre, pendant l'enquête, pour répondre au monsieur avec qui on a discuté en amont, le dossier est « fini ». Et là justement, on est dans la concertation où toutes les options sont ouvertes et il n'y a rien de finalisé, il n'y a rien qui est définitif. Et donc c'est des propositions de scénarios sur lesquels vous pouvez vous appuyer ou proposer d'autres choses. Mais vraiment, la concertation, j'insiste beaucoup parce que je suis commissaire enquêteur et je sais très bien la différence qu'il y a sur une enquête publique : le dossier est finalisé. Donc, c'est vraiment pendant cette concertation publique que vous allez pouvoir vous exprimer et émettre des avis, avoir des idées et poser des questions.

Intervention du public

À l'issue de l'enquête, qui a le fin mot ?

Marion THENET (garante de la CNDP)

La commission d'enquête publique va donner un avis : favorable, défavorable, avec des réserves ou pas. Mais le fin mot, c'est toujours le préfet qui l'a. Et là, en l'occurrence, ce sera l'État. Pour finir là-dessus, effectivement, ça reste un avis du commissaire enquêteur. Maintenant, vous pourrez regarder la jurisprudence en regardant sur Internet, vous allez trouver plein de choses comme ça. Il y a des commissaires enquêteurs, il y a des commissions d'enquête qui ont donné des avis défavorables. Le projet ne s'est pas forcément fait, mais en tout cas derrière, même si la décision était de faire, il y a eu des attaques. Les avocats se servent aussi des rapports des commissaires enquêteurs. Mais effectivement, derrière, il faut batailler, on est bien d'accord. En tout cas merci beaucoup et bonne soirée.