



Concertation préalable du public

Verbatim de l'atelier mobilités de Canéjan



Jeudi 9 mars 2023

15 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 Canéjan le 9 mars 2023. L'atelier s'est déroulé en présence de Madame Thenet, garante de la concertation. La DREAL Nouvelle-Aquitaine était représentée par Béatrice Panconi, Stéphane Moraçais, Fabienne Bogiatto et Cyril Edmond.

Introduction

Jean VEYRAT (animateur)

Bonsoir à tous. Bienvenue à cet atelier, le deuxième de cette concertation, mais le premier consacré à la mobilité. Nous sommes aujourd'hui à Canéjan, tout proche de la métropole. Le but est de parler à la fois de la métropole et de sa proximité avec la Communauté de communes Jalles Eau Bourde. Merci à monsieur le maire de nous accueillir, je vais lui laisser la parole tout de suite.

Bernard GARRIGOU (maire de Canéjan)

Merci. Bonjour à toutes et à tous, bienvenue à Canéjan. Je sais qu'on n'est pas tous canéjanais ou canéjanaise. Il y a des pessacais, j'ai bien compris qu'il y avait des pessacais qui habitaient avenue de Canéjan. Merci de votre participation sur ce thème des mobilités qui est une préoccupation majeure pour notre commune, mais aussi pour beaucoup de communes. Merci aux organisateurs de bien vouloir organiser, structurer ces ateliers pour réfléchir à des solutions, des propositions. Ces ateliers viennent après un temps de concertation auquel j'ai pu assister à Cestas. Une assemblée où il y avait beaucoup de monde et beaucoup d'expressions. Nous-mêmes, en conseil municipal, avons pris une délibération pour dire non à un des scénarios qui porte celui d'un péage et d'un risque de report des flux de voitures vers nos routes départementales et communales. Donc on est dans le cœur du problème de mobilité.

Sur ces mobilités, je crois qu'on pourra s'accorder sur un diagnostic, arriver à identifier ce qui porte la densité de flux de ce trafic. Je pense que vous aurez aussi à réfléchir et à bien appréhender ce que peut être l'offre de transport aujourd'hui. Je dis ça parce que dans les explications qu'il m'arrive de donner aux administrés de la commune, je note qu'ils ne savent pas toujours ce qui peut exister comme offre de transport, comme offre de mobilité.

Et je crois que c'est important de bien appréhender l'existant, tout comme il est important d'appréhender également les projets structurants auxquels nous réfléchissons de façon active avec les différents services de l'État, du Département et de la Région. Je pense aux RER que j'appelle, moi, girondin pour la partie qui nous concerne aussi. Je pense à d'autres aspects également qui viennent. Donc il y a matière à réfléchir, à débattre sûrement, et à proposer. Je crois que c'est le sens de votre présence aujourd'hui. Mais tenez compte quand même du diagnostic sur le compte de l'existant et des projets qui viennent et qui sont là. Je pense aussi, au-delà du RER, à un projet qu'on mène avec la Communauté de communes de Mont Montesquieu qui est celui d'un bus transversal qui va de Montesquieu jusqu'à Mérignac. Il y a

des initiatives pour améliorer la situation. Ça, je suis sûr qu'on peut le partager. Merci et bonne soirée.

Marion THENET (garante de la CNDP)

Bonsoir à tous. Moi je suis Marion THENET, garante de la concertation publique. Donc l'idée ce soir, vous avez bien compris, c'est de mener un atelier thématique sur la mobilité. On a des experts avec nous ce soir aussi, qui vont nous aider peut-être dans la réflexion de la soirée. On est sur un format différent, pour ceux qui ont assisté à des réunions publiques "classiques", où il y a beaucoup d'informations et, j'allais dire, ça va avec beaucoup de frustration. Je ne fais pas de rimes, mais souvent c'est ça parce qu'on n'arrive pas à aller au bout des réflexions. Donc l'objectif ce soir, ça va être vraiment de travailler et d'être sur des échanges. On est dans le qualitatif encore une fois, ça c'est important pour la Commission nationale du débat public (CNDP). L'idée c'est d'avoir des arguments, ce n'est pas juste de dire "pour" ou "contre", c'est d'expliquer pourquoi et d'essayer de trouver ensemble des solutions pour faire avancer le débat. On est content pour cet atelier, il y a un certain nombre d'inscrit, il y en a peut-être d'autres qui vont arriver. Je ne sais pas d'où ils viennent, mais ils font face aux embouteillages de ce côté-là. Je viens de Bordeaux, même si j'habite sur la côte basque, donc inutile de vous dire que j'accompagne les hordes de camions assez régulièrement aussi de l'autre bout de l'autoroute. Je vais laisser la parole à Jean Veyrat qui va être notre animateur de la soirée pour vous expliquer un peu comment ça va se passer. Merci.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Alors, très rapidement, les objectifs ont déjà été donnés. C'est un temps d'échanges, de débat plus approfondi, même beaucoup plus approfondi qu'une réunion publique. Et le but, c'est de s'appuyer sur vos idées pour arriver à des propositions concrètes, pour arriver aussi à des questions plus détaillées. Parce qu'un atelier, c'est aussi peut être un moment où on va pouvoir rentrer de manière plus précise sur certains points qu'on n'aurait pas le temps d'appréhender en réunion publique, ou des points que vous avez pu lire dans le dossier ou dans d'autres documents. Vous n'avez pas forcément très bien compris, donc vous allez pouvoir les demander. Donc voilà, c'est tout ça. L'idée c'est de prendre plus de temps et d'essayer de se dire que tout ce qui va sortir de cet atelier, peut être que c'est lié aux différents scénarios qui sont proposés, peut-être pas, mais en tout cas ça permettra de nourrir le projet et de l'améliorer quel que soit le projet qui sera acté par la suite.

Comment ça va se dérouler ? Il va y avoir l'exposé de l'État qui doit durer dix minutes maximum, mais je pense que ce sera même encore un peu moins. Et puis très rapidement, on

va se répartir en deux tables. Vous verrez les deux thèmes, on vous les présentera. On a fait le choix d'avoir deux thèmes assez larges pour que vous puissiez vous exprimer et travailler ensemble. Dans ces deux thèmes d'échanges, les représentants de l'État seront un peu en retrait, ils circuleront de table en table pour écouter ce qui se dit. Mais le but, c'est vraiment que, ensemble, en groupe, vous construisiez vos propositions, vos questions aussi, si vous avez des questions communes. Et ensuite on aura un temps de débat. Il y aura un rapporteur dans chaque groupe qui viendra présenter les conclusions de son petit groupe de travail. Et ensuite on débatera tous collectivement pour arriver sur des propositions communes ou d'ailleurs, parfois, pour arriver sur la conclusion que peut-être tout le monde n'est pas d'accord sur certains points. Mais c'est bien aussi de le savoir. On va commencer la présentation.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Bonjour. Ça va être très très rapide. Donc des petits rappels sur le trafic sur l'A63 et l'A660. Il est caractérisé par deux choses. En fait, il y a du trafic de transit sur cet axe et il y a une cohabitation avec du trafic de domicile-travail avec une proportion très forte de trafic de domicile-travail en approche de Bordeaux.

En termes de quantité de trafic, on est sur 80 à 90 000 véhicules/jour et 17 000 poids lourds en approche de la rocade, donc au-delà des échangeurs 26. Ensuite, entre guillemets, on tombe, parce que c'est quand même encore un trafic important, à 60 70 000 véhicules/jours et un taux de poids lourds de 18 %. Alors ça, ce sont des trafics, je ne l'ai pas dit, mais ce sont des trafics mesurés par l'exploitant routier, la Direction interdépartementale des routes Atlantique (DIRA), en 2016. En dessous de la bifurcation avec l'autoroute avec A660 qui va vers Arcachon, donc en dessous de l'échangeur 22, là on tombe à 30 à 40 000 véhicules/jour. Et là on a un fort taux de poids lourds, 30 % de poids lourds au sud de la bifurcation. Sur l'A660, on a un trafic qui est beaucoup plus faible, entre 20 et 30 000 véhicules/jour. Et surtout un taux de poids lourd de 6 % qui est très faible, largement inférieur à la moyenne nationale sur le même type de route.

Ça, c'est une carte qui est présente dans le dossier de concertation. Elle montre les volumes de déplacement entre les différentes entités de la zone d'étude. Donc on voit la grosse part entre Bordeaux et les zones à proximité, la flèche orange et la flèche rouge foncé qui sont les deux grosses composantes qui montrent vraiment la part de véhicules légers en domicile-travail. Et puis ensuite on a les autres échanges et les autres flèches qui sont un peu moins importantes et qui montrent cette répartition géographique des échanges sur la zone. Les chiffres sont rapportés à la journée, c'est du TMJA : trafic moyen journalier annuel. C'est la moyenne du trafic sur tous les 365 jours de l'année. Donc effectivement, ça lisse, ça ne montre pas forcément les pointes qu'il peut y avoir le week-end. Nous avec nos zones côtières, durant

les vacances. On a fait le même exercice avec le trafic poids lourds. Et là on voit que là où la flèche grand transit pour les véhicules légers, elle était toute fine et toute verte, pour le trafic poids lourds, on a 9100 poids lourds qui sont en grand transit.

Intervention du public

Quels sont les véhicules considérés comme légers ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Les véhicules de moins de 3,5 T.

Intervention du public

Les poids lourds ce sont les 48 T, d'accord. Mais vous avez tous les véhicules intermédiaires, des artisans, des véhicules qui font des livraisons, etc. Il faudrait avoir le détail de la circulation de tous ces véhicules-là.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Je pense qu'il y a peut-être moyen de le savoir à certains endroits, notamment aux barrières de péage des concessionnaires. Ils ont des catégories qui sont plus fines que les catégories qu'on a, mais on ne l'a pas forcément sur l'intégralité de la zone.

Donc ça, ça montre le trafic poids lourds et ça montre aussi qu'il y a pas mal d'échanges avec l'agglomération et avec la zone autour de Bordeaux. Les flèches orange foncé, orange moins foncé, etc. montrent aussi qu'il y a beaucoup de poids lourds en échanges avec l'agglomération. Ensuite, les mobilités alternatives. Qu'est-ce qu'il y a sur cette zone en mobilités alternatives ? Il y a le projet de RER métropolitain, donc il y a...

Intervention du public

Comment sont comptés les poids lourds ? Est-ce qu'on sait ce qu'ils transportent ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

On ne sait pas ce qu'ils transportent, ni quelle est leur destination au-delà du périmètre d'étude. Peut-être que Fabienne BOGIATTO qui a participé à des études LAPI (lecture automatique des plaques d'immatriculation) pourra vous donner plus de détails après. Selon notre méthode, un PL (poids lourds) occupe l'espace de deux véhicules et demi et c'est compté comme deux véhicules quand on fait les UVP, c'est-à-dire les unités de véhicules particuliers. C'est comme ça que l'on compte le débit d'une voie. Là, ça compte deux véhicules légers pour un poids lourd. Et en termes d'occupation de l'espace, c'est considéré comme deux et demi.

Intervention du public

La réalité de l'occupation de la voie par les camions est bien supérieure à ce que vous décrivez. Un camion occupe bien plus de place que deux voitures, c'est beaucoup plus que ça.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Ce n'est pas la même chose en fait. C'est-à-dire que dans un cas on parle de trafic et le trafic, il est exprimé en nombre de véhicules. C'est comme ça pour les études de trafic, ça marche comme ça. Mais après, on pourrait aussi dire que pour l'usure de la route, ils comptent encore plus les poids lourds. Mais pour autant, pour les études de trafic, c'est normalisé et on les compte en véhicules. Pour le débit, on les compte en UVP.(unité de véhicules particuliers). C'est la norme. Je n'ai pas fait la norme.

Intervention du public

C'est quand même de la mauvaise foi. Et ça, ça vous est dit depuis le début des réunions publiques. Pas une fois je n'entends un chiffre corrigé qui dit qu'en réalité l'obstruction est provoquée par les poids lourds qui représentent plus de 50 % du trafic, et que vous estimez à 17 %.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Si c'est 17 % en 2016, c'est presque la même chose maintenant, ce sont des poids lourds, ça veut dire que 82 % sont des véhicules légers. Et malgré tout, ce qu'on constate, c'est que les congestions sont certes les week-ends de grand départ, les week-ends normaux, les vacances, mais sont le matin et le soir.

Intervention du public

[Inaudible]

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Je ne dis pas que ça ne peut pas arriver parce que justement on est dans un système qui, comme on est en limite capacitaire, est instable. Et dans un système qui est instable, le moindre problème entraîne une congestion. En revanche, même si ça ne fait pas plaisir et je l'entends bien, ça congestionne plus à l'heure de pointe et à l'heure de pointe, c'est le domicile-travail.

Les mobilités alternatives, donc le rail. La ligne Bordeaux-Arcachon, c'est une des deux premières lignes, voire la première ligne de la région en termes de trafic. Il y a un projet de RER métropolitain pour passer cette ligne de 9 000 voyageurs à 15 000 voyageurs en 2030. Il y a également un tiers vers Mont-de-Marsan, Hendaye et Pau. Il y a les TGV Bordeaux-Bayonne. Il y a une offre de fret qui est relativement limitée. Ensuite, en termes de bus, sur la zone il y a trois principales lignes : 505, 602, 610 qui convient quand même jusqu'à plus de 13 000 voyageurs par mois sur la ligne 505 notamment, qui est la ligne plus importante de la zone. En termes de covoiturage, il y a un développement des parkings et des différentes interfaces. Et puis au niveau national, il y a également des incitations financières. Et puis après il y a divers projets de voies réservées aux véhicules à fort taux d'occupation, c'est-à-dire le covoiturage et les transports en commun. Donc le projet, notamment si les deux scénarios de mise à 2x3 voies intégrale ou partielle se réalisent, permet la réalisation d'une voie réservée aux covoitureurs, ce que ne permet pas une 2x2 voies sur le réseau routier national. Ensuite, il y a les différents plans vélo à l'échelle de la Gironde et des différentes intercommunalités, voire des communes avec le développement de voies dédiées.

Jean VEYRAT (animateur)

Les deux thèmes proposés, sur lesquels on vous propose de travailler en groupe et ensuite de débattre collectivement, ce sont d'abord les solutions concrètes pour réduire le volume de voitures individuelles entre Bordeaux, Salles et Arcachon. Pourquoi est-ce qu'on se pose cette question ? C'est parce que dans une concertation qui arrive très en amont du projet, avant même de réfléchir à "faut-il faire tel ou tel scénario", on doit déjà se poser la question "est-ce qu'il faut faire un aménagement". La réponse n'est pas obligatoirement oui. Est-ce qu'il y a d'autres moyens qui permettent de réduire le nombre de véhicules, qu'il s'agisse de véhicules légers ou de poids lourds ? Ce qui permettrait peut-être de se dire qu'il y a d'autres solutions

que de construire davantage de routes. Donc le premier, c'est vraiment pour les véhicules légers, véhicules des particuliers. Et maintenant, on a bien défini le terme de véhicule léger : en dessous de 3,5t. J'ai dit "voiture individuelle", mais je pense qu'il faut plutôt dire "véhicules légers", c'est un petit peu plus général. Le deuxième thème, c'est "comment réduire les poids lourds ?". Et là on a mis plus spécifiquement sur l'A63, parce que c'est vrai que le problème des poids lourds, il ne se pose pas tellement sur l'A660, il se pose vraiment sur l'axe A63 comme les chiffres l'ont montré.

C'est sur ces deux thèmes qu'on va vous inviter à formuler des propositions. Comment ça va se passer ? Alors il y a une chose très importante, c'est la fiche de restitution. C'est pour que, au fil de vos échanges, vous notiez les propositions. C'est pour ça que je vais demander à une personne à chaque table d'être le rapporteur. Le rapporteur, ça ne veut pas dire qu'il est là uniquement pour écrire et pour faire le secrétariat de son groupe et qu'il n'a pas le droit de faire des propositions. Il a autant le droit que les autres de faire des propositions, mais on lui demande juste d'être un peu la mémoire du groupe. Et à la fin, c'est à lui ou à elle que l'on demandera de venir faire la restitution au pupitre.

Ensuite, il y a deux choses qui sont plus facultatives, c'est qu'on a disposé sur les tables des cartes constats sur des problèmes de mobilité, et des cartes inspiration sur des idées, des propositions qui ont déjà été formulées dans le débat public, au niveau national souvent et parfois au niveau local, sur des projets routiers. Ces cartes, vous avez droit de les utiliser ou pas, mais vous avez déjà vos idées. Donc si vous séchez un petit peu, si vous manquez un peu d'idées, vous avez le droit de prendre ces cartes. Et puis vous avez le droit de dire "Ah oui, ça, c'est une bonne idée, je suis d'accord ou de dire au contraire "mais je n'y crois pas du tout, et ça on ne va pas le soumettre". Un peu plus tard dans la réunion, quand vous aurez déjà bien avancé dans vos réflexions, on vous amènera des cartes contraintes. Les cartes contraintes, c'est un peu pour vous titiller, pour vous dire "cette proposition que vous faites, est-ce qu'elle va être facile à mettre en œuvre ? Est-ce qu'elle va bien marcher ?" Mais on ne vous les donne pas tout de suite, parce que le but c'est que pendant 30 à 40 minutes, vous soyez vraiment créatifs et donniez toutes vos idées, les exemples que vous avez pu voir ailleurs, des idées qui vous passent par la tête. Et aussi de formuler des questions parce qu'il y a déjà eu beaucoup de questions pendant la présentation. Si vous voyez qu'il y a une question qui revient de façon récurrente dans le groupe, bien sûr, pendant votre présentation, vous pourrez aussi poser cette question et il faudra essayer d'y répondre. Dans le tableau, vous verrez qu'on a mis que des espaces pour les propositions. Mais je vous invite vraiment, si vous avez des questions, à les noter au verso et comme ça vous pourrez aussi les poser.

On n'a pas indiqué qu'à cette réunion, vous avez bien sûr l'équipe projet de la DREAL qui est ici, mais il y a aussi d'autres personnes-ressources qui sont présentes. Stéphane Morançais qui

est le « monsieur ferroviaire » à la DREAL. Donc dans le débat notamment, il pourra apporter des éclaircissements sur toutes les questions d'alternatives à la route par le rail et puis circulera aussi de table en table. Donc là aussi, il pourra donner des éclaircissements. Madame Bogiatto qui est plus sur les mobilités en général, donc toutes les mobilités alternatives à l'automobile, et qui là aussi pourra apporter des éclairages à la fois sur ce que propose l'État, mais qui est en relation avec les différentes collectivités de la région. Donc elle pourra aussi dire ce qui se fait sur le territoire. Et puis je crois que nous avons des élus qui vont participer à la réunion et qui sont particulièrement bien placés pour dire ce qui se fait déjà au niveau de la commune et de l'intercommunalité. Donc, ce sont des personnes-ressources. Le but, ce n'est pas que ces personnes-là fassent le débat à votre place, mais en tout cas, si vous avez besoin d'aide, ils peuvent s'exprimer. Monsieur, je vois que vous avez une question.

Intervention du public

Je suis désolé, excusez-moi, je n'ai pas pu être là dans les précédentes concertations. Juste une question générale sur le projet en fait, quelle est l'utilité recherchée de mettre une troisième voie, sachant que les points de blocage principaux sont les arrivées sur la rocade et la sortie de la rocade ? Je m'interroge parce que ça fait un gros entonnoir qui sera juste plus grand. Mais est-ce qu'il y a une étude de trafic qui a été faite ? Est-ce que les aménagements sont agrandis, je ne sais pas comment, au niveau de la rocade ?

Jean VEYRAT (animateur)

Ça concerne aussi bien les poids lourds que les véhicules légers. Donc je pense que c'est bien d'y répondre juste avant qu'on commence à travailler en groupe.

Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Oui, une étude de trafic a été réalisée en 2022 par le bureau d'études EGIS qui modélise toute la Gironde. On s'est servi du modèle MMM, c'est un modèle multi partenarial qui appartient à l'État, à Bordeaux Métropole et au Département. Et on a fait des comptages routiers : soit des comptages automatiques, soit des enquêtes, c'est-à-dire qu'on a arrêté les véhicules pour leur demander d'où ils venaient, où ils allaient. On a intégré tous ces paramètres dans le modèle. On a aussi fait des enquêtes de préférences déclarées valeur du temps et covoiturage, pour savoir quelle était leur valeur du temps, s'ils étaient prêts à plus payer pour aller plus vite ou au contraire à aller moins vite, mais sans payer, et s'ils étaient prêts à covoiturer. On a intégré tous ces entrants dans le modèle et on en a ressorti des modélisations à horizon 2030, 2050 et

2070. On intègre les modélisations de la rocade, tous les projets de mobilité prévus sur la Gironde.

Nos deux projets d'amélioration, c'est-à-dire la mise à 2x3 voies totale de l'A63 et la mise à 2x3 voies partielle de l'A63 permettent de fluidifier le trafic sur l'A63. C'est-à-dire que sur la totalité de l'A63, si on met à 2x3 voies, quand on se projette à horizon 2030 ou 2050, on arrive à faire Salles-Bordeaux en heure de pointe du matin et Bordeaux-Salles en heure de pointe du soir de manière fluide. C'est-à-dire comme aujourd'hui, si vous circulez de nuit, on met 21 minutes pour faire Salles-Bordeaux. Demain, avec une mise à 2x3 voies, on mettra 21 minutes pour faire Salles-Bordeaux ou Bordeaux-Salles. Par contre, effectivement, le projet n'apporte rien sur la rocade, c'est-à-dire qu'on ne fluidifie pas la rocade.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

C'est-à-dire qu'actuellement, si on met 40 minutes pour faire Salles-Bordeaux et qu'après on met 40 minutes pour faire échangeur n°15-Mérignac. Avec le projet, on gagnera les 20 minutes sur l'A63. Ça ne permet effectivement pas d'améliorer la situation sur la rocade, mais il y a des tas de gens qui en profiteront puisqu'il y a des tas de gens qui ne vont pas au-delà de cette zone-là.

Intervention du public

Lorsqu'on sort de la rocade, on arrive du nord, on prend le toboggan pour rattraper l'A63. Il y a deux voies. Tout le monde voit ce que je dis là ? Ce qu'il faut prendre, c'est le point d'étranglement. Si vous voulez faire passer 80 000 véhicules sur deux voies, ça ne sert à rien de mettre du trois voies devant et trois voies derrière, votre bouchon, il est aux deux voies, je suis désolé. Donc la question de monsieur c'est : est-ce que ce goulot d'étranglement de deux voies. Pareil, quand on vient sur la rocade quand on arrive de l'A63, il y a un moment où on est à trois voies, ça se sépare, on prend un toboggan pour aller vers Mérignac et on prend deux voies pour aller s'insérer sur la rocade.

Jean VEYRAT (animateur)

En tout cas, je pense qu'il faut noter quand même qu'il y a une question qui se pose sur la bretelle d'accès à l'A63. Il y aura un temps de débat à la fin où on pourra revenir sur toutes ces questions. Je vous invite maintenant à choisir les tables qui vous conviennent le mieux. Donc par ici, à ma droite, la table plus spécifiquement sur la question de transport de marchandises sur l'A63 donc, notamment la question des poids lourds pour parler très clairement. Et de l'autre

côté, la table sur les problèmes de circulation des voitures individuelles. On se donne à peu près une petite heure de travail en groupe, et puis ensuite on se retrouve tous ici pour partager les solutions et pour débattre.

[Temps de travail en groupes]

Restitution

Jean VEYRAT (animateur)

Nous avons les deux rapporteurs. Est-ce qu'il y a un groupe qui souhaite commencer ? Est-ce qu'on tire à pile ou face ? Le groupe qui a travaillé sur les poids lourds était prêt un tout petit peu plus tôt, donc je vais proposer au rapporteur du groupe des poids lourds de rejoindre le pupitre.

Vous allez exposer toutes vos propositions, on va les noter en même temps sur cette matrice que je vais vous expliquer. On va d'abord les noter sans chercher à les placer. Et ensuite, une fois que vous aurez fini, on aura un débat avec l'ensemble de la salle. Et le but c'est de voir ce qui est un peu plus compliqué, ce qui est plus efficace et d'essayer de les positionner sur cette matrice. L'intérêt, c'est de voir s'il y a des priorités qui se dégagent, mais c'est secondaire. Le plus important, c'est d'avoir les propositions. Si en plus on arrive à les hiérarchiser, c'est un plus. Et le but c'est de hiérarchiser en fonction de leur efficacité et de leur facilité de mise en œuvre. Facilité de mise en œuvre, c'est à la fois : est-ce que ça va coûter cher, est-ce que les gens vont adhérer, ou est-ce qu'au contraire c'est quelque chose qui ne coûte pas grand-chose et qui est très populaire. Donc on commence avec les poids lourds, on débat des propositions et ensuite on passe aux propositions sur les véhicules légers et on en débat. C'est à vous.

Rapporteur du groupe « poids lourds »

Merci pour la présentation. Donc notre thème c'était le trafic poids lourds. Alors, la première proposition qui ressort du groupe, qui est celle qui a, on va dire, la priorité, c'était de développer un plan stratégique de ferroutage. C'est quelque chose dont on entend parler au niveau régional, mais qui a eu des réalisations avec la Suisse notamment, puisque pour le passage du Gothard par exemple, on a aménagé les tunnels. Il y a eu toute une infrastructure qui peut servir de modèle à un plan stratégique de ferroutage. Donc ça, c'est la première proposition. Alors il faut essayer parce que ça permettrait de dégager, on a fait une estimation, 9 500 véhicules lourds de l'A63 et de la RD1010.

Et il ne faut pas perdre de vue aussi que quand on est sur la route, l'impact des camions est très important parce que la législation européenne a autorisé les fabricants de camions de poids lourds à passer à 44 tonnes, je crois. Ils étaient avant à 38 tonnes, ils sont passés à 44 tonnes parce que les écologistes européens considèrent que c'est moins dangereux pour l'infrastructure de mettre des camions plus lourds. Ça permet de prendre plus de marchandises et donc normalement ça devrait réduire le nombre de poids lourds. C'est une demande qui a été faite par les groupes écologistes au niveau européen et approuvée par l'ensemble des

parlementaires. Tout ça pour dire que les camions, quand vous êtes sur la route, vous voyez des camions qui sont de plus en plus gros. Comme d'ailleurs vous voyez aussi des cars. Moi, j'étais chauffeur d'autobus dans l'armée, j'avais un Saviem de 45 places. Maintenant, je crois qu'on peut monter à 50 ou 60. Donc c'est vrai que quand on est en véhicule léger, même avec un SUV, on a l'impression qu'on est vraiment dans des murailles de véhicules qui ont une emprise sur le sol de plus en plus importante. Donc il faut s'interroger pour savoir jusqu'où on va dans le surdimensionnement, sachant que les camions ont besoin d'amener de la marchandise, évidemment, dans toute l'Europe. Donc ça, c'est quelque chose qui nous tient à cœur.

Il faut essayer aussi parce qu'on a eu un chiffre, 42 semi-remorques, pas le tracteur, mais juste le semi-remorque, peuvent être mis sur un train. Je pense que vous avez vu que les trains de marchandises sont très très très longs. Ils font parfois à plusieurs kilomètres. Enfin peut être pas plusieurs, mais au moins un kilomètre. Et donc l'idée c'était de mettre ces semis, comme on le fait d'ailleurs au Perthus, à la frontière espagnole. À Perpignan, il y a un trafic important qui se fait avec le Luxembourg, avec le nord de l'Europe. Il y a eu un reportage récemment à la télévision où on a vu des semis qui montaient sur les trains avec des embranchements ferroviaires. Enfin ça demande toute une infrastructure, donc c'est pour cela que nous on a mis ça en avant. Et bien entendu une protection de l'environnement parce qu'un camion, même si on a fait des progrès pour enlever le CO2, il y en a quand même, ça sort encore.

Ça va être compliqué, pourquoi ? Parce que les camions aujourd'hui ne circulent pas qu'entre l'Espagne et la France et le nord de l'Europe. Ça vient du Maroc, ça s'en va en Russie. Enfin, en Russie... Je ne vais pas prendre cet exemple en ce moment. Mais ce que je veux dire c'est que ça va dans tous les pays du monde. Un camion, c'est la mondialisation, c'est l'universalité de la route. Donc tout cela a des conséquences évidemment difficiles à mettre en œuvre. Il faut des embranchements ferroviaires. Il y a eu un reportage récemment à la télévision où l'on a montré des embranchements tout neufs qui ont été faits, mais il n'y a aucun train. Un embranchement, ce sont donc des rails qui rentrent dans des zones d'activité pour évacuer des marchandises. Et malheureusement, ce sont les camions qui continuent à évacuer la marchandise. Parce que le fret SNCF a connu de grosses difficultés. Donc ce n'est pas facile de réaliser cet objectif. Et bien sûr aussi la nature des transports. Est-ce que la marchandise qui vient d'Espagne ou du Maroc, des produits bio, des produits périssables... Est-ce que le ferroutage va pouvoir répondre à cette problématique des denrées périssables qui circulent beaucoup ? Il n'y a pas que du local dans le transport, malheureusement.

Deuxième objectif, deuxième proposition, ce serait le grand contournement qu'on a évoqué dans les années 80. Il y avait un projet de contournement par le Médoc. Nous, on avait trouvé ça bien parce que ça désenclavait Blaye qui est un peu un terminus. Il y avait un train d'ailleurs

qui arrivait à Blaye que j'ai connu. Un train à vapeur qui venait chercher ou apporter des céréales et qui après partaient par l'estuaire. Donc là aujourd'hui, ce grand contournement par le Médoc, ben il est en panne puisqu'il a été abandonné en 2006. Mais bon, c'était un projet un peu ambitieux et peut être qu'à l'époque, il n'y avait peut-être pas les études environnementales qu'il y a aujourd'hui quand on fait de grands projets. Donc il faudra voir si c'est faisable. Cela permettrait aussi de faire la traversée de l'estuaire pour éviter les bacs qui sont parfois un peu compliqués.

Alors il y a l'autre grand contournement par Mussidan, on en a entendu parler récemment. Les fameux barreaux qui permettraient de prolonger l'A65. Vous connaissez l'A65, c'est l'autoroute Langon-Pau qui est vraiment l'autoroute régionale type, c'est-à-dire qu'elle ne permet pas de relier l'Europe du Nord à l'Europe du Sud puisqu'elle s'arrête à Langon. Donc il faudrait faire un barreau par Mussidan. C'est ce qui a été proposé récemment dans Sud-Ouest, il y a eu un article. C'est aussi en étude parce que cela traverse les vignobles, cela traverse des plateaux sensibles de l'Entre-deux-Mers. Mais ce serait aussi une manière de faire évacuer les poids lourds de l'A63. Et surtout ce que l'on a mis en avant, c'est qu'il faudrait dédier des trajets pour les camions. C'est-à-dire qu'on voudrait que les camions utilisent des axes spécifiques, qu'ils ne soient plus mélangés avec les voitures. Parce que, notamment quand vous êtes à Cestas, ou même quand vous arrivez d'Arcachon et que vous avez cette muraille de camions, pour vous insérer dans l'autoroute c'est très dangereux. Et encore heureux qu'elle soit à deux voies. Des fois les embranchements sont à une voie, c'est très périlleux et cela peut provoquer des accidents. Donc on a dit : le grand contournement avec des voies dédiées aux poids lourds permettrait d'éviter ces risques.

Alors ça va être compliqué, pourquoi ? Parce qu'on est aujourd'hui avec une infrastructure nouvelle, une construction d'infrastructures de grande envergure et avec des dimensionnements qui nécessitent des expropriations, des nuisances qu'il faut étudier. Pour l'A75, il y a eu la règle des 3 % : le fabricant d'autoroutes devait consacrer 3 % du budget de l'infrastructure à la protection de l'environnement. Donc je pense que c'est ça, ça a beaucoup avantage parce que l'autoroute passait dans des zones sensibles. Donc il faut arriver à faire des infrastructures qui préservent l'environnement. Et ça, je pense qu'avec la concertation, avec la compétence des gens qu'on a maintenant au ministère de l'Écologie, on est capable de faire de grandes infrastructures. À condition bien sûr d'avoir les moyens de le faire et puis d'arriver à faire un consensus sur ces infrastructures.

Le troisième sujet dans les propositions, c'est une voie dédiée aux camions plutôt que de faire une voie dédiée au covoiturage, qui est bien sûr le papier, mais qui va avoir un impact négatif sur les personnes qui viennent travailler, qui ne peuvent pas prendre d'autres moyens que leur voiture. On ferait une voie dédiée aux camions avec des créneaux horaires. Ça, ça a été

évoqué aussi à une époque pour les transits. Donc cela voudrait dire qu'il faut discriminer les camions entre ceux qui sont en transit et ceux qui sont locaux, qui doivent se déplacer différemment. Il faut essayer, pourquoi ? Parce que si on fait une voie dédiée aux camions, cela va retirer le flux trop élevé et libérer les accès. C'est ce que je disais tout à l'heure, tous ces camions sur une voie de façon anarchique, cela empêche les gens d'accéder à l'autoroute dans des conditions de sécurité. Alors cela va être compliqué, pourquoi ? Parce que discriminer les poids lourds au niveau européen, ce n'est pas tendance. On a essayé de le faire avec les portails, et cetera. On aurait voulu que ne paient que les camions de transit. Et cela, cela nous a été refusé par les institutions européennes, puisqu'il y a une règle dans les traités qui dit qu'on ne doit pas discriminer les personnes qui se déplacent et la liberté de circuler. Et surtout, il y a les problèmes locaux avec Cdiscount, etc. qui ont des problématiques spécifiques, qui ont des flux vers le nord et le sud du département, et donc qui embouteillent les routes quand ils vont livrer leurs produits.

Le quatrième objectif, c'est de réduire le transit. Alors un des objectifs avec l'A63, c'est aussi de veiller à ce que les routes secondaires ne soient pas embouteillées comme elles le sont aujourd'hui. Parce que les routes secondaires ne sont pas très larges, il n'y a qu'à voir les entrées de Pessac et d'autres. Et les gens qui habitent en bordure de ces routes secondaires, départementales ou même anciennes nationales, ne peuvent plus sortir de chez eux parce qu'il y a un tel trafic de transit... Moi le premier, j'habite Le Bouscat, je vais à Arcachon en plein été. Qu'est-ce que je fais ? Je fais comme tout le monde, je prends la nationale et donc je me retrouve à rouler à 50, 40, les ronds-points et tout ça... Mais ça ne me gêne pas. Le tout c'est de ne pas me retrouver devant des murs de bouchons. Et ça, ce n'est pas bon pour les gens du coin. Les gens qui habitent localement, moi je me mets à leur place, voir passer des flux. J'avais un ami qui habitait à l'entrée de Pessac sur la grande route. Il a déménagé dans les Landes parce qu'il en pouvait plus de ces flux de voitures l'été. On se demandait même s'il y avait l'autoroute puisqu'on a connu ces époques où il y avait les bouchons de Pierroton. Tout ça a disparu avec l'A63. Mais maintenant on retombe dans des bouchons et des conditions de circulation...

Donc l'objectif c'est de réduire le transit local et faire en sorte que la circulation soit vraiment apaisée autour des communes environnant l'A63. Et si on met un péage, la crainte qu'on a c'est que les flux vont quand même augmenter localement. Parce que c'est fou l'imagination des gens pour éviter les péages. Et donc s'ils se retrouvent sur ces routes départementales, on n'aura pas réglé le problème. En plus, les routes secondaires sont très dangereuses. Évidemment, plus il y a de circulation, plus il y a de risques. Surtout que maintenant on fait des pistes cyclables. Moi je fais beaucoup de vélo et c'est vrai qu'on a fait un gros effort d'aménagement. Mais enfin, il ne faut pas qu'il y ait trop de voitures. Voilà. Alors après, dans

l'objectif aussi qu'on s'est fixé, pour réduire le transit local et surtout faire en sorte que les routes ne soient pas obstruées par un péage que les gens chercheraient à contourner, on aurait voulu qu'on réfléchisse à un adossement des travaux sur les autoroutes existantes. C'est-à-dire qu'à l'entrée de Bordeaux dans les années 95-98, on a réaménagé à trois voies l'autoroute de Saint-André-de-Cubzac avec des fonds venant de la concession Vinci qui était sur l'A10. C'est-à-dire que c'est Vinci qui, exploitant l'A10, a payé les travaux avec le péage qu'il réclamait aux gens qui venaient de Paris. Cela veut dire que les gens partant de Saint-André-de-Cubzac ne paient pas l'autoroute pour entrer dans Bordeaux. Donc cet adossement, on aurait voulu qu'il se fasse sur l'A63. Il y a 37 kilomètres. C'est un peu comme l'entrée de Toulouse. Vous arrivez à Toulouse ou vous êtes de Toulouse, vous ne payez pas la rocade. Par contre vous payez quand vous venez de Bordeaux. Et comme on est sur une zone de transit européen, je pense qu'il faudrait réfléchir à solliciter une autorisation. Il semblerait qu'au niveau des traités européens, on soit obligé de mettre en concurrence les concessionnaires et les constructeurs de nouvelles routes et donc qu'on ne puisse pas faire des adossements. Mais la solution du péage au niveau local n'est pas du tout acceptée. Et cela serait plus accepté si c'était, comme ce sont des axes internationaux, par le biais de l'adossement. Je suis prêt à répondre aux questions techniques parce que l'adossement c'est très technique. Mais ça permettrait d'éviter d'avoir ce péage de la rocade jusqu'à la route d'Arcachon. Et par contre, localement, on profiterait évidemment d'une voie supplémentaire qu'on n'aurait pas payée puisqu'elle serait payée par les péages.

Et puis le dernier point, c'est qu'à partir du moment où les collectivités locales ne veulent pas de péage pour pouvoir profiter de l'autoroute sans péage, pour aller travailler et pour se déplacer localement, il faut réfléchir aussi à des montages, comme on en a fait dans d'autres situations, où les collectivités locales sont sollicitées sur leur budget pour faire ces travaux, à hauteur évidemment des capacités contributives sur des budgets publics, et cela permet de déclencher des fonds européens. Le FEDER peut aider un axe européen parce que l'A63 est un axe international européen. Et donc on peut imaginer que si les collectivités locales mettent un peu d'argent dans un plan de financement, l'Europe, le FEDER, le Fonds de développement sera plus ou moins contraint aussi de mettre de l'argent. Et il faut un pilote. Ça pourrait être le Département, cela pourrait être la Métropole. Mais je suis en train de vous parler de politique, là. Ce n'est pas mon rayon. Mais il est vrai qu'il faut sortir de ce péage au niveau de la rocade et de la route d'Arcachon. Je pense que c'est pour cela qu'on a proposé ces solutions. Voilà, je m'arrête là parce que je suis un peu long, je m'en excuse.

Jean VEYRAT (animateur)

Non c'était très utile parce que vous êtes déjà rentrés dans les limites et les intérêts de chaque mesure, et c'est bien le but de l'atelier. Donc on vous remercie d'avoir joué le jeu. Sur ces propositions, pour les personnes qui n'ont pas participé au groupe, est-ce que vous voyez des choses à ajouter ? Est-ce qu'il y a des propositions auxquelles vous adhérez complètement ou d'autres au contraire où vous n'êtes pas tout à fait d'accord ? On vous donne la parole sur ça. Et puis ensuite, j'interrogerai aussi les représentants de la DREAL pour voir comment ils peuvent compléter sur ces sujets. Est-ce que quelqu'un veut prendre la parole ? Voilà, monsieur.

Intervention du public

Sur les grands contournements, il y a quinze ans, on était tous d'accord. Aujourd'hui, je crois qu'on peut abandonner ça parce qu'entre les contraintes écologiques, les contraintes foncières, c'est quelque chose de complètement décalé et anachronique, et qui malheureusement aurait dû se faire il y a 20, 30 ou 40 ans, mais pas maintenant. Je ne pense pas.

Intervention du public

Dans notre groupe, on avait aussi évoqué les créneaux horaires pour, justement, éviter au niveau de cette autoroute l'utilisation entre 7 h et 9 h des camions et entre 16 h 30 et 19 h. Et donc éviter à ce moment-là le chassé-croisé entre les camions et la densification de véhicules dits légers sur la route à ce niveau-là. Ça se fait déjà les week-ends et pour certaines occasions.

Intervention du public

Je voulais en parler tout à l'heure quand on allait débriefer notre groupe de travail. Mais sur ces créneaux horaires réservés au trafic de véhicules particuliers pour le coup, légers, la suspension du trafic poids lourds, parce que je ne veux pas mettre le mot "interdiction", mais "suspension" du trafic des poids lourds, c'est quelque chose qui se prend régulièrement, je crois, par arrêté préfectoral ou même national. Sur certains ponts par exemple, quand il y a des ponts où on sait qu'il y aura beaucoup de monde sur les routes, le trafic poids lourds est suspendu sur ce type d'axe où on sait que ça pose un problème tous les jours à horaires quasiment déterministes. On peut mettre en place une suspension des poids lourds. Nous on a identifié comme point dur la nécessité de prévoir des aires de stockage des poids lourds. Forcément, si on les arrête sur la route, il faut qu'ils puissent être stockés. C'est une solution qui peut réduire considérablement le trafic poids lourds aux mauvais horaires.

Intervention du public

Je pense que c'est une excellente idée, mais j'anticipe un petit peu l'aspect négatif, non pas de la proposition, mais de la réponse. C'est qu'on a essayé avec les portiques de faire de la discrimination sur les poids lourds de transit, on n'y est pas arrivé au niveau européen. Dès qu'on parle de discrimination, dès qu'on parle de concurrence, on a tout un tas de règles qui nous sont imposées. Mais il y a quand même un problème, c'est qu'il faut les autorisations puisque ce sont des camions qui ne circulent pas que sur la France. Sur un territoire donné, pour bloquer la circulation comme on le souhaite avec des créneaux horaires, je pense qu'il faut une autorisation qui concerne l'Europe. C'est ma position et je ne dis pas que j'ai raison, je dis qu'on a vraiment des problèmes sur ces axes internationaux.

Jean VEYRAT (animateur)

Sur ce point, est-ce que madame Bogiatto ou madame Panconi, je ne sais pas qui peut apporter des éléments de réponse, parce que c'est une proposition intéressante.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Sur les interdictions de poids lourds sur certains créneaux horaires. C'est effectivement une idée qui a pas mal circulé. Il y a eu des réflexions sur le sujet qui ont été menées pour interdire les PL en transit au droit de l'agglomération. Il y a effectivement des questions juridiques qui étaient évoquées par monsieur. C'est l'impossibilité d'entraver la circulation sur un itinéraire de transit international, c'est l'impossibilité de discriminer les PL en transit par rapport aux autres. Il y a aussi des contraintes techniques que vous avez évoquées : les aires de stockage qui ne sont pas existantes. Déjà, les aires de repos et de services actuelles sont trop petites. Et puis il faut savoir que construire une aire de stockage pour les poids lourds, c'est très compliqué. Personne n'en veut à côté de chez soi, notamment quand il y a des camions frigorifiques qui font énormément de bruit puisqu'ils sont allumés pour maintenir le froid. Donc ça c'est un sujet qui est vraiment problématique, où les stocker ? Et puis comment faire respecter les interdictions ? Ça veut dire des forces de l'ordre. Et comment remettre tous ces camions dans le trafic au même moment, au moment où on lève l'interdiction ? Ça fait des murs de camions. Et on nous dit qu'en termes de sécurité, à cause de ces murs de camions, c'est un réel problème de remettre tout le monde dans le trafic. Après, il me semble que monsieur l'a évoqué aussi, c'est qu'interdire au niveau de Bordeaux, comme c'est l'heure de pointe à Bordeaux, après on les laisse repartir et c'est assez rapidement l'heure de pointe du soir sur une autre

agglomération qui peut éventuellement être amenée à l'interdire. C'est un vrai sujet qui est très très compliqué. Donc à ce jour, on a estimé que c'était quelque chose qui était assez insoluble pour le moment.

Intervention du public

Vous suspendez parce que cette solution est trop compliquée à étudier ? Ou parce que les études ont montré que ça ne marchait pas ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Non, ce n'est pas parce que c'est compliqué à étudier qu'on suspend. C'est parce que les différentes réflexions qui ont été menées montrent que toutes ces contraintes nous semblent insurmontables, en tout cas très compliquées à surmonter, notamment le stockage et la réintroduction dans le trafic. Est-ce que tu veux compléter, peut-être, Fabienne ?

Fabienne BOGIATTO (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Oui, on a étudié ça. Mes collègues vous mettront à disposition une étude qu'on a menée en 2019-2020 sur les poids lourds. On a fait poser des caméras sur l'A63, la rocade, l'A10, la RN10, pour identifier la part des poids lourds en transit par rapport à une zone d'étude qui intègre celle de l'A63 et au-delà, au nord de Bordeaux. Et ce pour distinguer la part des poids lourds en transit de la part de tous les poids lourds, et voir comment ils circulent, notamment aux heures de pointe. Cette étude est sur le site de la DREAL, donc elle est accessible au grand public. Et on a pu observer qu'en fait les poids lourds en transit, ils se régulent eux-mêmes. Finalement, on les voit moins aux heures de pointe entre 7 h, 8 h, 9 h et le soir entre 16 h et 20 h que pendant les heures creuses.

Intervention du public

Je n'ai pas de chance alors, je tombe beaucoup sur des camions étrangers moi. Ils se régulent, ça veut dire qu'ils disparaissent.

Fabienne BOGIATTO (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Ça dépend de ce qu'on entend par poids lourds en transit aussi. C'est un transit par rapport à quoi ? Est-ce que vous considérez qu'un poids lourd qui fait une zone d'activité dans les Landes pour desservir Angoulême par exemple, c'est un transit ?

Intervention du public

Quand je vois que des plaques roumaines, tchèques et hongroises, j'ai du mal à imaginer que c'est du transit.

Fabienne BOGIATTO (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors on a regardé aussi par lecture de plaques d'immatriculation. Il faut savoir aussi qu'il y a quand même des poids lourds étrangers qui font du cabotage. Ils ne font pas que traverser. Il y en a qui traversent à l'aller, mais qui peuvent aussi desservir les territoires au retour. Mais les poids lourds, c'est un vrai sujet. Et comme l'a dit ma collègue Béatrice, on a étudié la capacité des aires de stockage aujourd'hui. Il faudrait également mobiliser la bande d'arrêt d'urgence. L'exemple qui est représentatif, c'est peut-être les situations qu'il y a eu au moment des gilets jaunes. Il y a eu énormément d'axes qui ont été bloqués et il a fallu les stocker ces poids lourds, parce qu'il fallait faire passer les véhicules légers. On a stocké les poids lourds, et il fallait les forces de l'ordre pour les remettre en circulation. Et là on a des linéaires, des kilomètres et des kilomètres de poids lourds qui se suivent. Donc c'est un vrai sujet. Vous avez raison de le mettre sur la table. Ça a été étudié, ça pourra l'être encore, on verra. C'est un vrai sujet qui pose d'autres questions.

Intervention du public

Toujours dans le même groupe de travail, en fait, cette histoire de stockage, on s'est dit que ça existait déjà le dimanche et qu'il n'y avait aucun problème en fait. Alors ce n'est peut-être pas de la desserte locale, mais ils interdisent quand même les trafics, hormis l'alimentaire, le dimanche. Et il n'y a pas de besoin de surdimensionnement de stockage.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Le dimanche ils ne sont pas stockés sur les routes, mais dans des entrepôts. Là ils seraient à être stockés quand ils sont en trajet et pas avant de partir en trajet. Les dimanches, c'est organisé. Là, ça voudrait dire que tous les jours il y a ces interdictions et donc tous les jours il faut une capacité de stockage sur le réseau. Alors qu'en fait, le dimanche, ils sont stockés dans

leur entrepôt pour la plupart. Et ensuite l'autre chose qu'on a peut-être oublié de dire, et ça, ce sont les transporteurs qui nous l'ont dit quand on a discuté avec eux de l'autre sujet qui était la modulation tarifaire, c'est-à-dire faire des coûts de péage plus chers au moment de l'heure de pointe pour les inciter à ne pas passer à l'heure de pointe. Ce sont des choses qui ont également été évoquées. D'ailleurs des gens l'évoquent aussi sur le site de la concertation. En fait, quand on a discuté avec les organisations de transporteurs, ils nous disent qu'ils ont toute la desserte de l'agglomération et toute la desserte alimentaire de l'agglomération où les chargeurs, le commerce alimentaire a des exigences très fortes en termes de livraison. Des livraisons tous les jours à des horaires qui les mettent effectivement sur la route à des heures où eux-mêmes préféreraient ne pas y être. Parce que, comme ils nous le disaient "si on pouvait y être à un autre moment, on y serait à un autre moment". Et en fait, il y a des exigences aussi en termes d'horaires de livraison par les magasins qui veulent être livrés en produits frais avant l'ouverture. On est une grosse agglomération qui devient de plus en plus importante.

Intervention du public

On a bien entendu votre réaction par rapport à la desserte et besoin de livrer les denrées alimentaires. On parlait de l'interdiction au niveau des poids lourds, mais aussi que cette interdiction pouvait être différenciée afin que toutes les marchandises dites périssables puissent continuer à rouler, comme c'est le cas déjà le samedi et le dimanche, il me semble. Donc finalement c'est un petit peu un coup dans l'eau, désolé. Ensuite, au niveau des poids lourds, peut être que finalement, s'ils se retrouvent avec des contraintes sur la route, cela va peut-être leur faire ouvrir les yeux à trouver d'autres solutions et à les obliger à faire du ferroutage. S'ils ont des coûts financiers qui deviennent explosifs à cause du roulage sur la route et s'ils ont des coûts financiers qui deviennent explosifs à cause du temps de route et qu'ils ne peuvent plus tenir leurs délais, à ce moment-là, peut-être que ça va les stimuler. Alors de manière négative, tant pis pour eux parce qu'il serait temps, mais ça va peut-être les stimuler à utiliser de manière préférentielle le ferroutage.

Stéphane MORANCAIS (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Quelques mots sur le ferroutage qui a été proposé. Juste pour vous dire qu'il existe déjà un plan stratégique du fret qui n'est pas très vieux : 2021. Aujourd'hui, au niveau du report modal sur le fret ferroviaire, on est autour de 9 %. L'objectif de ce plan-là, c'est de doubler à 18 % en 2030, puis 25 % en 2050. 18 %, 25 %, faites le calcul, il en reste encore beaucoup. Dans ce plan-là, on retrouve le ferroutage. Donc c'est effectivement une très bonne idée et on a des projets. Le ministère veut lancer trois appels à projets sur le ferroutage. On a un projet qui va

se faire, c'est Cherbourg-Mouguerre. Dans le groupe, vous l'avez évoqué un petit peu. On espère dès 2024 avoir un début de service sur ce projet-là. Ce sera un aller-retour par jour. Ça ne va pas supprimer tous les poids lourds. 42x2, ça fera 84, ça ne fait pas beaucoup, mais ils ne seront pas sur la route ceux-là.

Ce grand plan prévoit aussi tout ce qui concerne le fret classique, c'est à dire moderniser les capillaires fret. Ce sont les lignes ferroviaires utilisées uniquement pour le fret. En général, ça dessert une entreprise ou plusieurs entreprises ou des carriers, etc. C'est aussi moderniser tout ce qui concerne les installations terminales embranchées (ITE). Ces installations permettent à l'entreprise de pouvoir se connecter sur le réseau ferré. Il faut bien avoir accès à ce réseau. Après c'est aussi toutes les démarches de qualité. C'est-à-dire qu'il faut qu'on ait aussi des sillons pour permettre aux trains de circuler. Parce qu'en fait, tous ces trains, ils roulent sur les mêmes rails, donc il y a du TGV, il y a les Intercités, il y a des TER. Tous ces trains ne roulent pas à la même vitesse. Donc il faut aussi qu'on ait des sillons réservés sur le fret pour pouvoir permettre à ces trains de circuler.

Jean VEYRAT (animateur): Vous avez quelques exemples de projet en cours dans le secteur au sud de Bordeaux ou de l'A63 ?

Stéphane MORANCAIS (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Sur les capillaires fret, on a des projets autour de Bordeaux. Ça a été fait autour de Bassens, mais ça, c'est un petit peu vieux. Sinon, on a des travaux qui sont en cours sur Niort-Thouars. Alors c'est un peu loin, mais ce sont les carriers dont les trains viennent jusqu'ici. Et puis une carrière, elle n'est pas près d'aller en Pologne, elle ne va pas déménager, mais bien rester sur place. Après, des ITE, on en a un petit peu partout. Alors à côté d'ici, je n'en ai pas en tête.

Intervention du public

Le fond de la question semble être la priorité absolue donnée au trafic voyageur sur les marges des trains. C'est ce que vous dites, c'est le fameux créneau nécessaire sur les voies que prennent tous les trains. Ça, ce n'est pas près de changer. Je pense que ce serait un plan stratégique national qui ferait l'objet de beaucoup de publicité, qu'on attend toujours. Et ensuite, le ferroutage massif aux frontières, ce sont des installations extrêmement chères. Donc là, il n'y a absolument rien de prévu, il n'y a rien dans les tuyaux. Là, on parle de 9 100 camions, c'est-à-dire l'équivalent de 25 000 bagnoles par jour autour de chez nous. Donc, on est extrêmement loin et il n'y a pas le début d'un commencement. Parce que là, vous parliez du fret ferroviaire, et

le ferroutage étant en plus un parent pauvre, donc c'est minuscule. On n'est pas en train de dire qu'il faut développer un truc qui est à 5 ou 10 %. C'est le nanisme absolu. Alors ça ne concerne pas du tout notre projet ici, ce n'est pas le propos, mais par contre, les poids lourds sont la cause première de cet engorgement. On va pouvoir rajouter une troisième, une quatrième, une cinquième voie, je ne sais pas. En 2050, si on ne fait rien de ce type, c'est à dire des solutions de fond qui s'attaquent à la racine du problème. Et je pense que malgré tout, cette parole-là doit aussi remonter.

Jean VEYRAT (animateur)

Ça a été dit à l'atelier d'avant-hier, au passage : l'une des difficultés, c'est que c'est un projet routier qui se pense beaucoup au niveau local, alors qu'en effet, le réseau de ferroutage, ça se pense beaucoup au niveau national et ce n'est pas toujours facile de faire coïncider les deux. Est-ce qu'il y a une dernière intervention sur ces propositions ? Sinon, je passe la parole au rapporteur du groupe suivant. Et puis ensuite, si vous voulez revenir sur les poids lourds, à la fin, on le fera. Allez-y, je vous invite à aller au pupitre.

Rapporteur 2

J'espère que je ne l'oublierai rien. N'hésitez pas, les membres de mon groupe, à m'interrompre si je dis une bêtise ou si j'oublie quelque chose. Je vais faire une dernière digression par rapport au groupe d'avant. Nous, on avait noté trois items qu'on jugeait hors sujet par rapport à notre groupe, mais qui sont sur les poids lourds. Deux ont été évoqués qui étaient la suspension des poids lourds sur des plages horaires. Et puis ça a été évoqué à un moment, essayer d'obliger les poids lourds à passer par des autoroutes déjà existantes. Donc l'A65, je crois que ça a été évoqué. On avait la même idée nous aussi, je pense que ça mérite d'être noté. Un des membres de notre groupe était particulièrement sensible à la réduction de l'artificialisation des sols. Donc on a encore du mal à comprendre comment, en construisant 35 kilomètres d'autoroute, même si c'est sur une emprise, j'ai bien suivi vos interventions, une emprise existante sur le terre-plein central... Même si vous dites que ce n'est pas de l'artificialisation des sols parce que c'est déjà quelque chose d'urbanisé, je suis désolé, mais ça en est quand même. 35 km de ruban d'asphalte, c'est bien de l'artificialisation des sols et officiellement, je crois que c'est illégal. C'est ce que disait le membre de notre groupe : normalement, vous n'avez pas le droit d'artificialiser 35 km d'asphalte.

Par rapport à notre groupe, nous avons donc fait quatre propositions. L'objectif était de proposer des solutions concrètes pour réduire le volume des voitures individuelles entre Bordeaux, Salles et Arcachon. La première consiste à augmenter le trafic ferroviaire, l'offre de

trains. Cela s'inscrit complètement dans la décision récente du gouvernement de développer les RER dans toutes les zones à forte urbanisation. Donc il faudrait passer à des fréquences importantes. Peut-être aux moments des heures de pointe de la journée, passer à tous les quarts d'heure, je crois que c'est l'objectif des RER il me semble. Actuellement, on est sur les heures de pointe à toutes les demi-heures et après on repart sur un trafic à un par heure. Là, il faudrait multiplier au moins par deux cette fréquence sur les heures de pointe pour augmenter la capacité du réseau à emmener beaucoup de monde ailleurs que sur cette route. Les trains sont saturés aux heures de pointe actuellement, d'où la nécessité de doubler cette fréquence. Par contre, ce qu'il faut creuser si on développe cette solution, c'est ce qui se passe à l'arrivée dans les gares. Parce que c'est bien beau de dire à tout le monde "on prend le train". Mais lorsqu'on arrive dans les gares, à Bordeaux il n'y a pas de soucis, sur Pessac et toutes ces villes-là, il n'y a pas de soucis parce qu'il y a un réseau dense après de transports collectifs pour aller sur les zones d'activité, donc les zones de travail. Par contre, si on regarde de l'autre côté, c'est-à-dire si vous allez sur Marcheprime, Le Barp, Arcachon, etc., une fois arrivés sur place, vous êtes à pied. Donc vous avez pris le train, vous n'avez pas pris l'autoroute.

Puis sur place pour faire ce qu'on appelle le fameux dernier kilomètre, celui qui génère quand même beaucoup de pollution, le dernier kilomètre de votre colis Amazon ou Mondial Relay. Là, quand vous travaillez, vous arrivez à une gare, si vous êtes à quatre kilomètres de la gare, vous êtes à pied. Donc cela veut dire qu'il faut sur place développer des solutions en plus du train, pour qu'il y ait ce dernier kilomètre qui puisse être fait par tout le monde. Ça peut être, comme il y a sur Bordeaux, du véhicule électrique en libre-service, ou les trottinettes et les vélos, c'est sympa, mais pas l'hiver quand il pleut et qu'il fait -4°C. Il faut multiplier l'offre à l'arrivée dans les gares pour que les gens puissent faire ce dernier kilomètre. Éventuellement en covoiturage pour les entreprises, ou en tout cas les zones d'activité qui sont denses. Je pense aux zones commerciales, aux zones industrielles, là où beaucoup de monde va converger. J'espère que je n'ai rien oublié sur cet item-là. Donc ça, c'était l'aspect ferroviaire.

Le second item, ce sont les bus, en particulier les transversaux. Parce qu'il existe déjà une offre pour tout un tas d'axes principaux. Par contre, en transversal, il y a assez peu de choses. Ce qui nous paraît aujourd'hui difficile, c'est qu'il y a tout un tas d'offres qui se font déjà, notamment par les Communautés de communes avec les "proxi'bus". Il y a aussi, je ne me souviens pas du nom, les transports à la demande. Donc tout ça, ce sont des offres qui existent déjà, qui sont plutôt flexibles, plutôt très intéressantes. Malheureusement, il nous semble qu'elles souffrent d'un déficit de notoriété. Elles sont quasiment vides. Moi, je le constate tous les matins, je prends un bus privé collectif dont je parlerai après. Et en fait je suis à l'arrêt de la mairie de Canéjan, on ne peut pas faire plus central. Je vois ces deux bus qui passent à cinq minutes d'intervalle l'un et l'autre, le "proxi' bus" et l'autre. Et il n'y a personne dedans. Si,

parfois, il y a une personne alors que c'est un bus de dix places. Et je pense que ce n'est pas parce qu'elle ne répond pas à un besoin. Je pense que c'est parce que c'est mal connu de la population. Et c'est un service qui en plus est, je pense, coûteux. Donc ça veut dire que les moyens sont là et s'ils ne sont pas suffisamment utilisés, cela va se terminer. On va les arrêter parce que c'est vraiment à pure perte. Donc là, il y a probablement une action à faire sur la communication pour ces solutions qui existent déjà, qui sont financées, qui sont en place et qui répondent vraiment à un besoin. Ça peut être encouragé aussi. Les services de l'État peuvent aussi encourager les collectivités à mettre en place ces solutions qui sont locales, plutôt que de gérer une action nationale ou régionale, pour inciter les communes à mettre ce genre de choses en place avec une contribution à la dotation générale de fonctionnement des communes.

Troisième point, c'est du transport collectif, mais privé en quelque sorte. J'entendais monsieur tout à l'heure qui disait qu'il avait été chauffeur de bus pour l'armée, si j'ai bien compris. Je ne suis même pas sûr que ça existe encore ça. Pour les bases aériennes, il me semble qu'il n'y a même plus de bus collectifs. Il y en a encore ?

Intervention du public

Oui, et c'est spécifique aux bases aériennes. La majorité d'entre elles ont été construites à l'extérieur des agglomérations pour éviter les nuisances, etc. Il y avait du ramassage uniquement pour les aviateurs. Il y a encore du ramassage sur Bordeaux, une cinquantaine de bus. Mais il a été un peu rationalisé, notamment pour les aires de covoiturage. Il y avait 1 700 bus, et pour des raisons de sécurité, on doit être à moins de 1 000 aujourd'hui.

Rapporteur 2

Je pense qu'aujourd'hui ça s'est progressivement étioilé dans les zones industrielles, en particulier. Dans toutes les zones où il y a beaucoup d'emplois, un petit peu à l'image de ce qui se fait pour le ramassage scolaire, finalement, on peut envisager d'encourager les structures privées à mettre en place des navettes pour les entreprises. Moi, j'appartiens à une entreprise qui les a en place. On a douze navettes qui vont du nord de Bordeaux jusqu'au sud du bassin d'Arcachon tous les jours. C'est financé par l'entreprise au titre de son obligation à contribuer aux frais de trajets domicile-travail de ses salariés. Donc au lieu de payer 25 % des pass Navigo comme à Paris, dans notre région on pourrait très bien encourager des entreprises à financer des transports privés au lieu de rembourser des abonnements ou je ne sais pas moi... Je ne sais pas quelles sont les contributions des entreprises dans lesquelles vous êtes. Mon entreprise a fait le choix de financer un service de car et de ne rien rembourser aux salariés sur

leurs déplacements. Ça pourrait être encouragé, remis un peu au goût du jour puisque c'était quand même assez développé autrefois, notamment dans les zones à forte densité d'usines, etc. Tout ça, ça existe encore. Les centres commerciaux, quand il y a 2 000 salariés dans un centre commercial comme Biganos qui arrivent, ils peuvent peut-être mutualiser ensemble et mettre un service de ramassage comme ça existe pour les bus scolaires.

Et le quatrième axe, c'est encourager le covoiturage. C'est quelque chose qui existe depuis, je pense, une dizaine d'années déjà. Les collectivités territoriales ont dépensé beaucoup pour créer des aires de covoiturage. Ça fonctionne dans certaines zones. Moi avant d'habiter Canéjan, j'habitais Marcheprime. Donc toute la COBAN, je connais un petit peu. Elles sont quasiment victimes de leur succès. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, les aires de covoiturage sur Marcheprime et Biganos sont complètement saturées, ils sont obligés de les agrandir. Donc c'est bien la preuve que cela répond quand même à une solution à laquelle les gens adhèrent. Il faut effectivement encourager le covoiturage. Et peut-être aussi en incitation fiscale, on en a parlé dans le groupe. Aujourd'hui, pour ceux qui font du covoiturage, qui se rendent compte à la fin du mois que c'est quand même très rentable. Parce que quand vous divisez votre facture d'essence par trois voire quatre, si vous vous débrouillez bien, si vous faites une semaine sur quatre parce que vous avez trouvé deux ou trois collègues qui ne sont pas loin de chez vous. Moyennant un petit détour, ils vous ramassent et il y a moyen quand même de diviser votre facture de carburant par trois ou quatre. Une fois que vous avez pris conscience de ça, je peux vous dire que vous ne revenez pas en arrière. Et si en plus, pour ceux pour qui c'est plus difficile, il pouvait y avoir une incitation fiscale, un crédit d'impôt ou autre, je crois que ça a été mis en place pour l'utilisation des vélos, dans le groupe quelqu'un en a parlé. Ça peut être une piste aussi pour éviter de dépenser de l'argent dans de grosses infrastructures, de faire le fameux ruissellement, c'est-à-dire donner un petit peu d'argent à tout le monde pour que les gestes du quotidien soient pris par tout le monde. Alors c'est aussi facile parce qu'il y a énormément d'applications numériques qui existent déjà, gratuites, pour s'organiser à faire du covoiturage. Donc là, en termes de communication et en termes de développement d'applications, il n'y a pratiquement rien à faire, si ce n'est construire des aires de covoiturage. Est-ce que j'ai oublié quelque chose au nom du groupe ? Merci.

Jean VEYRAT (animateur)

On va prendre 20-30 minutes pour le débat. Mais tout de suite, pour qu'on reste sur le sujet qui vient d'être abordé, les incitations sur le covoiturage, je pense que c'est un sujet en effet très

intéressant. Madame Bogiatto, je crois que vous suivez ça de près avec les différentes collectivités du territoire. Est-ce que vous pouvez en dire un peu plus ?

Fabienne BOGIATTO (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Les incitations financières au covoiturage, il en existe aujourd'hui. Vous l'évoquiez : la communication, informer les usagers, c'est très important. Avec la loi d'orientation des mobilités, il y a eu une évolution et un renforcement des compétences des autorités organisatrices de la mobilité locale. Aujourd'hui, on est à Canéjan. Je crois que c'est la Communauté de communes Jalle Eau Bourde qui a pris la compétence autorité organisatrice de la mobilité. Donc elle a en charge d'organiser l'offre. Sur les incitations financières pour encourager le covoiturage, les autorités organisatrices de la mobilité ont la possibilité de subventionner les covoitureurs en les aidant financièrement. Dans le cadre du plan national covoiturage qui a été présenté il y a quelques semaines, les primocovoitureurs peuvent avoir 100 €. L'idée est d'encourager les non-covoitureurs aujourd'hui à essayer cette solution de mobilité. Pour les employeurs, vous évoquiez les zones d'activité où les entreprises. Les employeurs privés, aujourd'hui, ils peuvent financer à hauteur de 800 € par an leurs salariés qui covoiturent ou qui utilisent le vélo, en complément des abonnements de transports collectifs. C'est cumulable. Je sais qu'il y a certaines entreprises, vous évoquiez les navettes privées, certaines entreprises mettent à disposition leurs flottes de voitures pour permettre à leurs salariés de covoiturer le soir pour partir du travail et rentrer chez eux, et le matin pour revenir. Il y a quelques conducteurs qui sont identifiés, qui ramènent les collègues chez eux et qui le matin les récupèrent. C'est une idée. Les collectivités, dès lors qu'elles mettront 1 € pour développer le covoiturage, l'État, dans le cadre du Fond vert, mettra aussi 1 €. Donc, il y aura une incitation financière supplémentaire de l'État en complément de ce que mettra la collectivité.

Et puis vous évoquiez l'information des usagers, des habitants. C'est très très important. La seule obligation des autorités organisatrices de la mobilité aujourd'hui, c'est justement de faire passer ces informations via ce qu'on appelle des comités de partenaires. Ces comités réunissent l'autorité, la collectivité, des représentants des habitants, des usagers et des représentants des employeurs. L'autorité organisatrice de mobilité a l'obligation, au moins une fois par an, de mettre tout ce monde autour de la table, de venir écouter les besoins des habitants, des entreprises, et de dire ce qu'elle veut mettre en place soit au sein de son territoire, soit avec l'appui des autres collectivités. Parce que la mobilité ne s'arrête pas aux limites géographiques administratives d'une collectivité. C'est interterritorial. Elle a obligation de mettre cette information, de communiquer sur les offres qu'il y a sur son territoire. Et après il y a des outils qui permettent aussi de mettre en relation les covoitureurs. Je ne sais pas si vous

connaissez "Nouvelle-Aquitaine Mobilités". C'est un syndicat qui réunit toutes les autorités organisatrices de la mobilité de Nouvelle-Aquitaine et qui a notamment en charge de travailler sur la coordination des services de mobilité. Il a créé une application qui s'appelle "Modalis". Vous pouvez rentrer votre déplacement, et on vous dit s'il y a des covoitureurs, ou pas, qui font le même trajet. Et on peut vous mettre en relation. L'information des usagers, des habitants, elle est primordiale. Il faut apporter la connaissance sur les offres qui existent, et elles sont multiples. Il n'y en a pas qu'une seule, et on ne les oppose pas les unes aux autres. Vous avez évoqué le transport à la demande. Sur les territoires ruraux, j'en connais certains en Nouvelle-Aquitaine, ça fonctionne. Mais il faut que les habitants connaissent le service.

Jean VEYRAT (animateur)

Sur ces différentes propositions, je pense que ce sont peut-être aussi des situations auxquelles vous avez pu être confrontés en tant qu'utilisateur de la route. Ces questions : comment faire le dernier kilomètre, comment avoir le train à la bonne fréquence en fonction de ses horaires. Est-ce qu'il y a des choses sur lesquelles vous voulez réagir ? Des points à ajouter ?

Intervention du public

Je pratique le covoiturage, pas uniquement sur le local, mais au niveau national, c'est très bien. Mais ça suppose évidemment d'avoir des convergences d'horaires. Et malheureusement, on n'a pas tous les mêmes horaires de travail. La limite est là. Mais ça ne veut pas dire qu'il ne faut pas le faire.

Intervention du public

Je reviens sur le projet en général. Quelles sont les évolutions de trafic prévues dans la région sur cet axe ? Et quelles sont les évolutions, on en a parlé un peu dans notre groupe, d'urbanisme ? Est-ce qu'il y a des restrictions ? Parce que si c'est pour faire une route à 250 millions d'euros, de toute façon, à la fin, c'est le contribuable, soit par les péages ou par les impôts, qui va les payer. Quelles sont les visions de la DREAL, au niveau de la région, d'évolution de tout ça ? Est-ce que dans dix ans ou même dans cinq ans, la troisième voie sera déjà obsolète ? On a eu l'impression, dans notre groupe de travail, d'être assez vite limité, assez restreint sur une vision globale. Pour l'écologique et l'environnemental, il faudrait inciter des commerces de proximité pour avoir moins de trafic poids lourds. Pour l'urbanisme, quelles sont les visions d'évolution dans les communes de Marcheprime, et autres ? Parce qu'actuellement, c'est tellement cher sur Bordeaux que les gens partent loin. Est-ce que ça va

évoluer, ou est-ce qu'on fait juste une troisième voie pour pallier à l'instant T ? Et dans trois ans on fera une quatrième voie...

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Effectivement, il y a ce sujet de l'évolution de trafic. En fait, les études de trafic telles qu'elles ont été faites, sont basées sur, comme le disait Cyril tout à l'heure, le modèle multimodal girondin.

C'est un modèle qui intègre non seulement l'ensemble des projets qui sont prévus à l'horizon de temps des études, mais également les évolutions de ce qui est prévu en termes d'urbanisation, de densification ou pas, d'ouverture à l'urbanisation de certaines zones. Tout cela, c'est alimenté par les collectivités et c'est mis à jour de cette façon-là. Nous, dans les études qu'on a faites, on a calculé la demande de mobilité sur la base de ce modèle. Ce modèle intègre donc notamment tous les projets de mobilité qui sont déjà prévus pour 2030. Il intègre le RER métropolitain, l'augmentation capacitaire sur le RER. Et malgré ça, il persiste une évolution du trafic. Alors ce n'est pas une évolution monstrueuse du trafic. On passe de 82 000 à 86 000 sur la section terminale. Et nos études de trafic, en termes de prévisions, elles montrent qu'avec la mise à 2x3 voies complète, à l'ouverture, on revient à la fluidité. Et cette fluidité est persistante jusqu'en 2050. Les études à ce jour nous disent qu'il n'y aura pas besoin d'une quatrième voie à trois ans après. Sur le scénario trois où on ne fait pas la 2x3 voies en intégralité et où on fait sur la section terminale qui est la section la plus problématique en termes de congestion et de sécurité, on n'arrive pas à récupérer la fluidité à toute heure du jour. Il y a encore quelques phénomènes de congestion. Mais c'est un scénario où il y a un arbitrage pour déterminer la zone la plus contrainte par rapport aux crédits publics potentiellement envisageables. Mais la réponse, c'est qu'effectivement les projections ne montrent pas qu'il y aura besoin à court terme d'une voie supplémentaire. Et puis les 2x4 voies, je n'en connais pas chez nous.

Intervention du public

Pour rebondir là-dessus, vos études montrent une évolution de trafic à la hausse, même si elle n'est pas flagrante, jusqu'en 2050. Il y a huit ans maintenant, en 2015, l'État a signé les accords de Paris. Le transport, c'est la première source de CO2 en France. En 2050, on est déjà à 1.2°C de hausse. L'idée est de ne pas dépasser 1.5°C. C'est ce que l'État s'est engagé à faire. Comment vous expliquez ce paradoxe-là ? Vous êtes en train de nous dire que le trafic va augmenter. Alors ne répondez pas "la voiture électrique", parce qu'avec un taux d'attrition de 3 % par an, on fait vite le calcul... 3 %, c'est le taux de renouvellement du parc automobile par

an. Comment vous, représentants de l'État, expliquez ce paradoxe entre la signature d'un accord en théorie important, car c'est la survie de l'espèce humaine, et le modèle de croissance infinie dans un monde fini que vous expliquez là, avec une nouvelle hausse du trafic ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Vaste question. C'est un projet qui ne fait pas un appel d'air en termes de trafic, déjà. Et ensuite c'est un projet dont on considère, en tout cas s'il devait être fait, que c'est un projet qui rentre dans le cadre de l'optimisation des infrastructures existantes. Et donc à ce titre, on ne fait pas une infrastructure nouvelle qui, elle, serait généralement génératrice de trafic. Là, on est sur l'optimisation des infrastructures existantes. Et l'optimisation des infrastructures existantes, dans un monde où il ne me semble pas, on peut le regretter ou pas, ça dépend des personnes, que le mode routier soit totalement fini pour les 20 ou 30 ans à venir, même si on ne sait pas tout... Mais je pense que le mode routier a quand même encore quelques décennies devant lui. Nous, on travaille sur l'optimisation des infrastructures existantes. Et je dirais que dans l'optimisation des infrastructures existantes, il y a également le fait d'essayer de favoriser les véhicules à fort taux d'occupation. Et donc d'essayer de proposer, dans ce type de projet, pas juste une voie en plus pour avoir du trafic en plus, mais aussi une voie en plus qui peut être dédiée aux véhicules à fort taux d'occupation et donc à une utilisation plus rationnelle et plus optimale de la voiture qui est un mode de transport qui n'est quand même pas tout à fait prêt à disparaître. Je le pense.

Intervention du public

Je pense que le paradoxe c'est de dire : comment est-ce que le même État peut s'être engagé sur une réduction et continuer à faire des projections qui vont vers l'augmentation. Ce que je veux dire dans l'optimisation, madame... En théorie, si on prend les chiffres de l'État, on doit diminuer. On est d'accord, il faut diminuer le trafic. Et ça, comme monsieur l'a très bien dit, à 3 % le taux de remplacement des véhicules thermiques par des véhicules électriques, il va nous falloir 35 ans avant d'arrêter. Donc le taux de réduction du CO2, il est au mieux de 3 % par an. Sauf qu'on est très très loin de l'objectif. Donc en théorie, vos chiffres devraient montrer que d'ici 2035, le trafic va baisser. Parce que si on veut respecter les accords de Paris, il va falloir qu'on roule moins. C'est la réponse à votre question, monsieur. Il va falloir qu'on roule tous moins. Il va falloir qu'on limite nos déplacements.

Intervention du public

Ce que j'entends là depuis tout à l'heure, c'est une petite sonnette qui me dit qu'il y a toute une frange de la population qui n'est pas du tout représentée ici. Ce sont les gens qui n'ont pas les moyens de passer à l'écologie punitive. Là, ce que vous dites, c'est qu'on arrête de rouler, on se met à quinze dans les voitures, tout ça, c'est une forme de paupérisation. On a une population qui est avantagée, je le vois bien là, les gens qui sont autour ici. J'ai vu les discussions, j'ai vu la façon dont on parle, on s'exprime tous assez bien. Je pense qu'on a tous été à l'école, on a tous fait des études, et cetera. Ce n'est pas représentatif de la population. Donc il faut garder en tête que oui, il faut améliorer tout, mais on ne pourra pas tout arrêter du jour au lendemain. Il faut arrêter. C'est une utopie ça. Donc quand on dit : le trafic sur une métropole qui veut passer à 1 million, c'est peut-être là le problème. Pourquoi on veut faire passer Bordeaux à 1 million d'habitants ? Pourquoi on ne développe pas nos campagnes, des entreprises dans les campagnes et tout ça, et que les gens restent dans les campagnes ? Ça, ce serait plus intéressant ? De laisser les gens dans les campagnes. Ça, ce serait de l'écologie, de la vraie. Or ce qu'on veut, c'est faire une mégalopole de Bordeaux et puis exclure tous les gens qui n'ont pas les moyens, les envoyer à 50 bornes. Et puis maintenant on va leur dire "Ah, mais mes cocos, vous n'allez pas rentrer parce que vous polluez avec votre diesel !". Mais c'est scandaleux ça, pour moi c'est scandaleux !

Donc aujourd'hui, il y a un état de fait, il faut qu'on améliore les choses. Et je suis d'accord sur le fait que rajouter du bitume et tout ça, ce n'est pas bon. Sauf que les voitures, elles sont là, les camions, ils sont là. Alors arrêtons d'acheter des conneries sur Amazon et puis arrêtons d'acheter des tomates en Espagne en plein hiver. Et peut-être que là, on va réduire le trafic. Mais dire qu'une troisième voie, ça bouffe de l'herbe sur le terre-plein et que c'est dramatique, non ! Pour moi ce qui est dramatique, c'est que ce sont les gens qui sont exclus de notre société, qui habitent à 50 bornes, et qui ne vont plus pouvoir rentrer dans Bordeaux pour aller bosser. Ça, c'est dramatique pour moi. Et ces gens-là, ils ne sont pas représentés ici.

Intervention du public

Je suis tout à fait d'accord avec les deux échanges qui ont été tenus. C'est juste qu'au final, on a l'impression d'avoir un service DREAL qui s'occupe des routes, qui fait que ça, c'est leur boulot. Mais qui n'est pas en cohérence avec un développement du territoire logique qui serait peut-être de développer des villes comme Langon plutôt que de faire une mégalopole. Ce n'est pas de votre responsabilité sûrement.

Intervention du public

Juste une chose dont on n'entend pas du tout parler ce soir, c'est que nous sommes dans une région très touristique. Et il ne faut jamais oublier, même si c'est vrai que ça concerne deux mois à trois mois de l'année, nous avons énormément de gens qui viennent de toute l'Europe. On n'a pas du tout parlé des flux aux mois de juillet et août. Mais l'A63, actuellement, en plein été, c'est l'enfer. Et ça réduit considérablement le potentiel économique de la région. Donc je tenais à le souligner parce que c'est un sujet qui vient se greffer sur le sujet dont on a parlé : poids lourd et le quotidien. Parce que c'est vrai que ce qui nous intéresse aujourd'hui, c'est le quotidien, comment on gère le quotidien sur l'A63. Pendant les mois d'été, je ne sais pas si vous avez l'occasion de circuler autour de Bordeaux, c'est devenu l'enfer par rapport à ce que c'était il y a cinq ans. Ça s'est dégradé ces cinq dernières années. Malgré tous les accords, malgré toutes les propositions pour réduire l'impact de la voiture, il y a quand même de plus en plus de gens au niveau international qui viennent en voiture profiter des bienfaits de notre région. Et la moindre des choses, ce serait au moins de les accueillir et éventuellement qu'ils fassent prospérer l'économie locale.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Pour revenir sur le point précédent, par rapport aux questions d'aménagement du territoire et de modèle plus global, c'était aussi la question de monsieur sur ce qui appelle la mobilité ? Qu'est-ce qui fait qu'on se déplace ? Ces deux points sont liés. Sans rentrer dans un grand débat philosophique, expliquez peut-être les compétences. Comment est-ce que l'État participe aux discussions avec les différentes collectivités ? Sans aller trop loin, je pense que c'est intéressant d'éclairer le public sur ce point-là.

Fabienne BOGIATTO (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

L'État n'est pas compétent sur l'aménagement du territoire. Ce sont les collectivités locales : les communes à travers leurs Plans locaux d'urbanisme, les intercommunalités, les EPCI à travers leurs Plans locaux d'urbanisme intercommunaux, ou les SCOT. C'est à ces échelles-là que sont décidées les évolutions souhaitées par les élus en termes démographiques. Quels sont les besoins en termes de logement ? Est-ce qu'il faut rouvrir des zones d'habitat, rechercher la densification ? Toutes ces réflexions-là se traitent à aux échelles des collectivités. L'État a obligation de faire un porter à connaissance auprès de ces collectivités sur les études, les données dont il dispose : les données sur l'environnement, la biodiversité. Nous fournissons les données sur la mobilité : aujourd'hui, il y a tant de déplacements par jour et par personne. Si on a des chiffres très localisés, on leur fournit. C'est 3,5 déplacements par jour et par personne en moyenne. Si vous souhaitez 10 000 habitants de plus sur votre territoire, voilà la conséquence.

Quels sont les services derrière ? Comment vous répondez aux besoins de mobilité ? La mobilité, ce n'est pas une fin en soi. Les zones d'emploi, aujourd'hui, c'est toute la métropole bordelaise. Est-ce que c'est tenable ? Je ne sais pas. On a étudié certaines choses. Mais sur l'aménagement du territoire, l'État donne aussi aux collectivités sa vision des enjeux d'organisation du territoire sur leur périmètre.

Après, il émet un avis sur le projet de territoire qui est traduit dans le SCoT ou le Plan local d'urbanisme. Des fois, il y a des documents d'urbanisme qui sont attaqués. Je crois que sur le bassin d'Arcachon, le SCoT du bassin a été attaqué parce qu'il ne répondait pas aux objectifs. Il y a aussi l'autorité environnementale qui existe et qui émet des avis aussi sur ces projets de territoire et qui veille à ce que la collectivité ait bien réfléchi à d'abord éviter, réduire et compenser si elle souhaite développer des zones ouvertes à l'urbanisation. Mais voilà, la mobilité, ce n'est pas une fin en soi. On se déplace pour aller travailler, on se déplace pour nos loisirs. Les marchandises circulent parce que nous consommons. Et là, on ne dépasse le sujet de l'A63. C'est vraiment un sujet de société.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

L'État va donner un cadre législatif, notamment la loi dont vous avez parlé tout à l'heure sur l'artificialisation, par exemple. Et puis il peut émettre certains objectifs dans le cadre plus large des différents traités, de différents accords. Mais la compétence en termes d'urbanisme, de ce qu'on nous ouvre à l'urbanisme ou ce qu'on n'ouvre pas à l'urbanisme, in fine, ce qui fait que des gens vont aller habiter plus loin ou pas plus loin parce qu'il y a des possibilités... Ou même, à l'inverse, les possibilités de densification qu'il n'y avait pas avant : maintenant à Mérignac, dès qu'une parcelle se vend où c'était une maison, c'est racheté, c'est démoli, c'est un petit immeuble qui est construit, des choses qui permettent à l'inverse de densifier un petit peu...

Tout ça, c'est du ressort des compétences d'urbanisme et d'aménagement du territoire des collectivités. L'État donne les axes en termes législatifs et puis après c'est la décentralisation. Les axes en termes législatifs, c'est ce que j'appelle les obligations législatives. Après, il faut respecter ces obligations législatives. Mais si elles ne sont pas respectées, il y a un contrôle de légalité et des choses qui peuvent être attaquées. Mais si les obligations sont respectées, les choix de politique d'aménagement du territoire sont de la responsabilité des collectivités.

Intervention du public

Elles sont quand même contraintes par les objectifs de l'État, la loi ALUR... Mais on se retrouve avec de la sur-urbanisation, avec des compétences locales qui sont inadaptées pour pouvoir

accueillir autant de population. Et on se retrouve avec des hectares et des hectares de forêt qui vont être complètement artificialisés parce que vous avez donné l'autorisation et parce que vous, au niveau de la DREAL, vous avez dit "OK, ça passe, il n'y a pas de problème, on est sur une zone verte, on artificialise". Donc vous avez aussi, quand même, vos responsabilités par rapport aux objectifs qui sont donnés à l'État de rattraper le niveau de la densification des populations. Les villes aussi sont contraintes.

Jean VEYRAT (animateur)

Est-ce qu'il y a d'autres interventions ? Madame la garante, peut-être quelques mots sur la suite de la concertation, sur l'atelier ? Je vous laisse la parole.

Marion THENET (garante de la CNDP)

Merci beaucoup pour tous ces échanges, c'était très riche. Alors c'est vrai que les sujets sont vastes et tous liés et interconnectés. Donc je ne suis pas sûr qu'il y ait une solution idéale, si ce n'est qu'évidemment il va falloir qu'on fasse autrement. C'est une évidence, on ne peut plus faire comme avant, ça, c'est une certitude. On va essayer en tout cas de faire avancer le débat sur cette concertation, sachant qu'encore une fois il y a trois scénarios proposés, il n'y a rien de fermé. C'est une base de travail. Et l'idée justement, c'est de faire avancer, peut-être aussi émerger d'autres sujets qui seront entendus, bien sûr. La concertation se finit au 30 avril, donc vous avez encore du temps. Vous pouvez toujours faire des remarques et des contributions sur la plateforme. Il y a d'autres ateliers qui vont suivre : lundi soir à Belin-Béliet, mardi soir à Mios. Il y a deux autres réunions le 4 avril et la dernière le 25 avril. Donc là on va pouvoir continuer à échanger. Une fois que la concertation sera finie, le 30 avril, nous, les garantes, allons remettre un bilan. Alors encore une fois, ce bilan, il n'a pas d'avis à donner. Une fois de plus, on va rendre compte de cette concertation, si elle a été suffisamment ouverte, si on a été chercher tous les différents publics. Ce matin, on était avec l'université La Bastide à Bordeaux, avec des étudiants qui sont en formation logistique justement pour échanger avec eux, pour essayer d'ouvrir le débat avec un autre public. Parce que ces étudiants-là, on ne les voit jamais dans les réunions publiques. Donc l'idée, c'était d'aller chercher sur leur terrain.

Donc nous, on va rendre compte de cette concertation. Et on va essayer aussi, je dis bien essayer parce que ça va être pas évident, de rendre compte de tout ce qui a été dit au niveau des arguments. Encore une fois, on n'est pas sur le quantitatif, on est sur le qualitatif. Il y a une seule personne qui a donné un argument qui est pertinent, il va être forcément dans le rapport. Alors évidemment, il y a eu beaucoup de choses qui vont être dites. Donc on va essayer d'être le plus exhaustif possible, ce qui ne va pas être simple. En tout cas, on n'est pas du tout dans

le quantitatif. Ce n'est pas parce que, jpar exemple, il y en a beaucoup qui disent "on est pour ou contre le scénario deux" que c'est ça qui va être pris en compte. À partir de là, le maître d'ouvrage a deux mois pour répondre à nos recommandations. Donc vous pouvez continuer à contribuer. N'hésitez pas à venir encore nous voir, il y aura l'autre Marion de temps en temps et vice versa. En tout cas un grand merci pour le temps que vous consacrez à cette concertation. C'est important pour nous. N'hésitez pas à en parler aussi autour de vous et on vous remercie pour ceux qui viennent à chaque réunion. Maintenant, on commence à les reconnaître.

Intervention du public

Il y a eu beaucoup de monde le 7 mars au Barp pour l'atelier ?

Marion THENET (garante de la CNDP)

Il y avait une dizaine de personnes.

Intervention du public

Et quel type de population c'était ? Parce que ce que je constate, je suis allé à la réunion de Cestas, c'est qu'il y avait 95 % de retraités. On est d'accord. Là, on est beaucoup d'actifs pour l'atelier. Alors qu'à ces réunions-là, je suis allé à celle de la ZFE aussi, il n'y a pas d'actifs, que des retraités. Et là, c'est l'inverse, je suis étonné.

Marion THENET (garante de la CNDP)

Alors nous, on ne sera pas capable de donner une explication à ce que vous êtes en train de décrire. Mais justement, le but c'est d'essayer de trouver tous les publics et c'est pour ça aussi qu'on a été voir les étudiants. Et ce matin on avait un amphi où il y avait une centaine d'étudiants. Alors, c'était dans le cadre d'un projet pédagogique, parce qu'effectivement on se doute bien qu'ils ne viennent pas là que par plaisir. Mais, mais peu importe, ils ont été très participatifs, ils ont posé des questions très pertinentes, très intéressantes. Voilà, on en fait ce qu'on en veut, mais en tout cas, c'est une suggestion comme une autre au niveau de l'innovation. Tout ça pour dire que nous, notre rôle de garant, c'est d'aller chercher tous les publics. Et on est ravis justement ce soir de voir cette pluridisciplinarité. Il est tard et moi je rentre au Pays basque, donc j'ai la route dans l'autre sens et je ne vais croiser que des camions à cette heure-là. Je peux vous le garantir, je ne vais pas croiser de voiture sur trois voies.

Intervention du public

Je voudrais simplement rajouter que je ne voudrais pas qu'il y ait un terrible accident sur l'A63 qui déclenche les travaux. C'était le cas pour la RD20, il a fallu un accident ayant entraîné la mort de 16 personnes pour qu'on trouve la solution à quatre voies, et qui n'a été réalisée qu'en 2021.

Pour l'A63, c'est vrai qu'il y a eu un terrible accident d'un car de portugais qui a déclenché la mise à 2x3 voies et l'autoroute à péage. Et tout le monde était contre le péage. Donc c'est triste d'en arriver à cette situation, je ne le souhaite pas. C'est très dangereux, la route. On n'a pas évoqué la sécurité. Au-delà des questions environnementales et de congestion, parce que ce sont les seules questions évoquées, si on fait des travaux, c'est pour des raisons de sécurité.

Jean VEYRAT (animateur)

On vous remercie. N'hésitez pas à poursuivre le débat entre vous. En tout cas c'était très riche. Merci beaucoup.