



Concertation préalable du public

## Verbatim du débat avec les étudiants de l'IUT Management de la logistique et des transports

Jeudi 9 mars 2023



*Environ 80 étudiants de première année de l'IUT Management de la logistique ont participé au débat de la concertation sur le projet de poursuite d'aménagement de l'A63/A660. Il s'est déroulé sur le campus de Bordeaux-Bastide le 9 mars 2023, en présence de Madame Juliot, et Madame Thenet, garantes de la concertation. La DREAL Nouvelle-Aquitaine était représentée par Béatrice Panconi et Cyril Edmond.*

### **Seghir ZERGUINI (maître de conférences)**

Bonjour à tous. C'est très intéressant pour nous dans le cadre du cours "Économie des transports" de mettre en pratique des choses qu'on a vues sur le plan théorique, sur des questions à forts enjeux comme de grandes infrastructures de transport. On a vu au début du cours que le transport c'est le moteur de l'économie. Pas de transport, pas d'économie presque. Mais aussi, le transport c'est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre. Donc tous les projets de transport qui mobilisent des investissements qui sont énormes tellement, souvent des investissements publics, coûtent très cher. Et c'est pour cela qu'on est associés, pour donner notre point de vue sur une question cruciale qui est le projet de l'A63. Merci

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

Bonjour à tous. Nous sommes Marion Juliot et Marion Thenet, on représente la Commission nationale du débat public. On voulait commencer la réunion pour vous dire qui on est, qu'est-ce qu'on fait ici. Mais vous connaissez la Commission nationale du débat public ? Vous en avez déjà entendu parler ? La Commission nationale du débat public a été créée il y a 25 ans. C'est une autorité indépendante qui sert à défendre la démocratie environnementale en France.

Une autorité indépendante, c'est-à-dire que, concrètement, on est habilités à prendre des décisions en propre. Administrative : on représente l'État, côté défenseurs de la démocratie. Et indépendante, ça veut dire qu'on ne dépend pas aujourd'hui de la maîtrise d'ouvrage ou du gouvernement. On est là pour encadrer la concertation, mais sans lien avec la maîtrise d'ouvrage.

Je le disais à l'instant, on défend un droit et c'est votre droit à l'information et à la participation aux projets environnementaux qui vous concernent. C'est inscrit dans la Charte de l'environnement, inscrit dans la Constitution française. Vous êtes tous en droit de participer aux projets qui impactent l'environnement. Participer, ça veut dire participer à l'élaboration de la prise de décision.

Donc ça sert à quoi, ce droit ? C'est dans ce cadre-là qu'on s'inscrit dans cette concertation, puisque nous sommes dans une concertation préalable. C'est interroger l'intérêt d'un projet quand on pense à un projet d'infrastructure ; quand on pense à un grand projet qui a un impact sur l'environnement, on est en droit, en tant que citoyen, de s'interroger sur son opportunité. Est-ce que ça sert à quelque chose ? Donc, la concertation dans laquelle on s'inscrit aujourd'hui s'inscrit avant tout la prise de décision. On doit débattre à la fois de son intérêt et de ses conditions de mise en œuvre. Comment on intègre ce projet dans l'environnement, dans un cadre de vie ? À quelles conditions il s'insère au niveau environnemental ? Quels sont ses

impacts ? Comment on les évite, comment on les réduit, comment on les compense ? Et puis, dernières modalités, c'est : comment on suit le projet s'il a été décidé, s'il est mis en œuvre ? Comment le public est en mesure de suivre sa mise en œuvre ?

La CNDP s'appuie sur six principes qu'elle a élaborés au cours de ses années d'existence. Je vais passer rapidement là-dessus. Je vous l'ai dit, on est indépendants, on est neutres, on n'a pas d'avis sur le projet. On ne rend pas un avis sur le projet. On rencontre des arguments qui sont donnés par le public.

Troisième principe, c'est la question de la transparence. Donc on travaille étroitement avec la maîtrise d'ouvrage pour que toutes les informations du projet puissent être données à voir au public.

Quatrième principe, l'argumentation, c'est qu'on s'intéresse aux arguments du public. Donc on cherche à savoir pourquoi le public est favorable ou pas à un projet. Vraiment, ce qui nous intéresse, c'est le pourquoi. Qu'est-ce qui se joue derrière les prises de position ?

Et enfin deux derniers principes. L'égalité de traitement, c'est-à-dire qu'on ne hiérarchise pas les avis. Tous les avis valent de la même manière dans notre bilan, on en parlera en suivant. On ne crée pas de différence entre l'avis d'un habitant du bassin d'Arcachon pour ce projet ou l'habitant de Bordeaux Métropole.

Enfin, l'inclusion. On va chercher les publics les plus éloignés qui participent le moins aux concertations. Et vous faites partie de la catégorie « public éloigné » puisque c'est vrai que les jeunes, on les voit un peu moins souvent dans les réunions publiques. On va chercher à diversifier les manières "d'aller vers". Donc, dans le cadre de cette concertation, il y a. Des choses avec vous à l'université, il y a des débats mobiles dans l'espace public, on essaie d'aller vers là où sont les publics et les personnes dont on veut connaître l'avis.

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

Je vais finir parce qu'on va rentrer dans le vif du sujet avec la présentation du projet. C'est vrai que pour nous, c'est important que les jeunes puissent s'exprimer et d'autant plus vous parce que vous allez être sur des métiers qui sont en lien direct avec toute cette problématique. Donc que ce soit les problèmes sur la route, les camions, on est tous concernés parce qu'on est d'abord les premiers, j'allais dire acheteurs et consommateurs, et c'est nous quelque part qui mettons également sur les routes indirectement. Donc c'est vrai que c'est intéressant pour nous d'avoir ce débat avec vous.

Et juste pour finir, on vous invite à prendre les petites plaquettes qui sont en bas. Vous aurez tout le résumé du projet. Et il y a encore beaucoup de moments où vous allez pouvoir vous

exprimer et être en débat aussi avec d'autres personnes que vos copains que vous connaissez par cœur. On a des ateliers thématiques, il y en a un ce soir à Canéjan, c'est peut-être un peu court pour vous. Mais il y en a un autre le 13 mars et le 14 mars, à Belin-Beliet et à Mios. Ça peut être intéressant aussi que vous vous inscriviez à ces ateliers parce que, dans votre parcours pédagogique, ça peut être hyper intéressant que vous voyiez comment ça se passe. Et comme vous aurez eu en amont une discussion aujourd'hui, c'est vrai que pour vous ce serait intéressant de puissiez-vous greffer à ces ateliers en plus des deux autres réunions au mois d'avril en mode concertation classique, réunions publiques classiques.

Vous pouvez aussi vous exprimer sur la plateforme. On a une plateforme avec la description du projet. Vous allez voir, il y a un certain nombre de personnes qui ont exprimé des choses. Ça peut être intéressant aussi pour vous d'aller voir. La DREAL a fait des réponses. Il va se passer des choses aujourd'hui. On va prendre toutes les informations que vous allez nous donner aujourd'hui. Ce compte rendu sera sur la plateforme, donc ça va être visible par tous. Mais vous pouvez dans un deuxième temps vous exprimer aussi, s'il y a des choses qui vous viennent par la suite, pourquoi pas. Ça peut être intéressant aussi. On va laisser donc la DREAL présenter le projet, et puis après on compte sur vous pour participer à ce débat. En tout cas, on est ravis de vous voir si nombreux. On remercie les professeurs qui, je me doute, ont influencé cette affluence.

Mais en tout cas c'est vrai que c'est intéressant pour vous de participer à ce type de projet. Autant, j'allais dire, sur le fond, que sur la forme. La forme de concertation publique, c'est un modèle qui, je pense, peut être intéressant, que vous puissiez connaître pour la suite pour plein de projets qui peuvent se passer en dehors de votre thématique. Et sur le fond, bien sûr, en plein dans votre sujet de votre quotidien. Nous on est là avec Marion, n'hésitez pas à nous interpeller aussi à pendant le débat si vous avez des choses précises en lien avec la CNDP. Je laisse la parole à Béatrice Panconi.

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

Bonjour. Donc tout d'abord le maître d'ouvrage, c'est celui qui fixe les objectifs de l'opération, le programme de développement. Ensuite, c'est celui qui va chercher les financements et qui s'assure de la mise en œuvre avec les partenaires locaux. Alors "je suis le maître d'ouvrage", ce n'est pas très modeste de dire ça. Je suis le maître d'ouvrage délégué pour le compte de l'État au niveau national, qui délègue au privé. Donc, en tant que service de l'État, cette mission me revient.

L'A63 est une autoroute qui fait partie de ce qu'on appelle le corridor atlantique. Le corridor atlantique est l'axe routier qui relie l'Europe du Nord, l'Île-de-France, à l'Espagne en passant

par les deux axes A10 et RN10 (la RN10 beaucoup pour les poids lourds et A10 pour le reste des véhicules), la rocade de Bordeaux et ensuite l'A63 en direction de l'Espagne. Donc cet axe est actuellement majoritairement pour l'A63 à 2x3 voies. La rocade de Bordeaux va être prochainement à 2x3 voies. Donc il reste cette section de l'A63 entre l'échangeur 21 et la rocade qui est à 2x2 voies. Il y a également l'A660 qui est un petit bout d'autoroute en direction d'Arcachon.

Cet axe a deux composantes principales en termes d'utilisation. C'est un axe européen avec une section, comme je le disais, du corridor atlantique. Mais c'est aussi un axe local qui assure la liaison entre Bordeaux, le bassin d'Arcachon, le sud Gironde, avec deux grosses agglomérations. Donc évidemment Bordeaux Métropole et les deux agglomérations du bassin d'Arcachon. Donc c'est un axe qui, en plus d'un trafic de transit assez important, supporte beaucoup de trafic de domicile-travail.

On va regarder cet axe en termes de trafic. C'est un axe qui est très sollicité avec, en arrivée sur Bordeaux au bord de l'échangeur 26, 80 000 à 90 000 véhicules par jour et un taux de poids lourds de 17%. Ensuite, quand on est entre l'échangeur 22 qui est la bifurcation autoroutière avec l'A660 en direction d'Arcachon et l'échangeur 25/26, on est à 60 000 / 70 000 véhicules par jour et le taux de poids lourds reste aux alentours de 18%. Au sud de la bifurcation, on tombe à 30 000 / 40 000 véhicules par jour et avec un taux de poids lourd qui là est très important et qui est de 30%. Et en direction d'Arcachon, donc sur l'A660, on a un trafic qui est beaucoup plus modeste, 20 000 à 30 000 par jour et un taux de poids lourds qui est faible, de 6%, bien en dessous de la moyenne nationale. Donc, comme je le disais, on a une combinaison d'usage avec les trajets domicile-travail qui sont majoritaires, notamment sur la section en approche de Bordeaux et un taux de poids lourds qui varie sur la section de 17% à 30%, avec notamment un nombre important de poids lourds en transit.

On constate une saturation aux heures de pointe : matin et soir et week-end. La saturation, c'est que la capacité maximale de la 2x2 voies est atteinte. Le temps de parcours, sur l'A63 à vide, donc la nuit, c'est 21 minutes pour effectuer ces 35 kilomètres. On peut arriver, quand on est en période de saturation, à avoir des temps de parcours qui avoisinent l'heure. Et pourquoi on a ça ? On est aussi en limite capacitaire, ce qui fait que le moindre accident ou le moindre problème peut assez rapidement se transformer en une congestion.

On a également sur cet axe une l'accidentologie qui est problématique puisqu'on a, en approche de Bordeaux, sur les deux derniers échangeurs, un niveau d'incidents qui est huit fois supérieur à la moyenne. Donc, par rapport à la moyenne nationale des routes de même type, donc des autoroutes à 2x2 voies, on a huit fois plus d'accidents. Et ce sont plus les accidents qui sont particulièrement typiques des situations de congestion et de circulation en accordéon. C'est-à-dire que ce sont des accidents par percussio n par l'arrière. Ces percussions par

l'arrière ne sont pas forcément graves, mais on retombe dans le petit incident qui va créer de la congestion, etc. Donc ça, c'est pour l'état de l'axe.

En termes de mobilité, cet axe traverse un territoire qui est très attractif. Tout ce qui est vert sur la carte, du plus clair au plus foncé, ce sont les communes qui ont gagné de la population sur les cinq dernières années. Les communes en vert très foncé ont gagné plus de 15% de population. Après on va vers le clair, c'est 5%. Les communes roses, donc les communes de l'Est du département, elles ce sont les communes qui ont perdu de la population. Donc on voit qu'on est dans un territoire qui voit sa population augmenter. Donc mécaniquement, il y a plus de gens, donc il y a plus de gens qui se déplacent. Donc ça, sans même que chacun ait plus de demande de mobilité, ça augmente automatiquement la demande globale de mobilité. On constate une hausse constante de la mobilité routière sur les 60 dernières années. Donc, malgré 2020 où on a tout arrêté, il y a une augmentation constante de la mobilité routière.

Sur cet axe, il y a des alternatives à la route, avec notamment le rail qui est très utilisé par les voyageurs puisque la ligne TER Bordeaux-Arcachon est, alternativement suivant les années, soit la première ou la deuxième ligne de la région avec la ligne Bordeaux-Langon. Elle est en compétition pour être la ligne la plus chargée de la région. C'est une ligne de TER qui est très utilisée et sur laquelle il y a des projets d'augmentation capacitaire qui sont d'ailleurs intégrés dans d'autres études. Et il y a un potentiel de fret qui est assez limité et complexe à développer.

Le constat de l'État, alors il s'agit bien du constat de l'État, parce que c'est le constat en tant que maître d'ouvrage et c'est un constat dont on pourrait discuter, c'est que la capacité de l'A63 est insuffisante pour faire face aux trafics supportés. On a fait des études de trafic qui sont basées sur ce qu'on appelle le modèle multimodal girondin. Ce n'est pas un modèle qui appartient uniquement à l'État. C'est un modèle qui est coconstruit avec les collectivités locales. Tout le monde sur le département de la Gironde, Bordeaux Métropole, le département, les différentes collectivités, alimente ce modèle pour qu'il soit actualisé avec l'ensemble des projets qui sont faits, l'ensemble des projets qui sont prévus à l'horizon 2030 et avec les évolutions en termes d'urbanisation, de PLU, de PLUi, etc., de façon à essayer d'avoir un modèle qui permet de bien dimensionner la demande de transport. Donc c'est ce modèle qu'on a fait tourner et après on a eu le bureau d'étude qui lui a intégré les entrants de ce modèle pour faire un modèle spécifique sur l'A63. Ce qu'on a constaté, c'est qu'en intégrant l'ensemble des projets qui sont prévus à l'horizon 2030 et qui sont intégrés dans ce modèle multimodal, le trafic routier sur l'A63 est amené à croître, malgré le développement de l'ensemble des offres de transport. Et donc, l'État considère, compte tenu de la situation actuelle, qu'on est à une capacité insuffisante pour faire cela.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Merci. Vous avez vu, c'était court. La DREAL reviendra un peu plus tard sur des propositions plus précises, sur ce qui figure comme modalités d'aménagement de l'A63.

Comme les garantes vous l'ont expliqué, dans une concertation on se pose la question du comment, ce qu'on verra après, mais on se pose déjà la question de « est-ce qu'il faut faire quelque chose ? ». Donc c'est un peu la première question que l'on veut poser. Quelle approche adopter quand la demande de mobilité qu'on constate commence à dépasser les capacités qui existent ? La mobilité routière, ferroviaire, ça peut prendre plein de formes.

Donc c'est la première question qu'on veut vous poser et je voudrais aussi reprendre ce qu'ont dit les garantes. Dans une concertation, tous les avis sont égaux, il n'y a pas de bonne ou mauvaise intervention. À la rigueur, les seules mauvaises interventions sont celles qu'on garde pour soi, qu'on n'ose pas faire. Mais il n'y a vraiment pas de mauvaises questions. On verra si les réponses sont bonnes. Mais en tout cas on vous appelle vraiment à poser vos questions, à faire des propositions aussi, parce que ça sert aussi à ça. Je précise que, quand vous avez une question, vous levez la main, je vous apporte le micro puisque pour des raisons de transparence, la réunion fera l'objet d'un compte rendu intégral. Donc c'est important de parler dans le micro pour que tout soit bien entendu et bien noté. C'est à vous pour vos questions, vos interventions, allez-y ! La première question n'est pas la plus facile. Les enseignants aussi peuvent prendre la parole.

### **Intervention du public**

Je ne sais pas si ça a été évoqué, mais le covoiturage, peut-être c'est l'occasion d'améliorer et de développer ça.

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

Le covoiturage. Dans notre projet d'élargissement, on prévoit potentiellement, en option, une voie réservée au covoiturage. C'est-à-dire que la troisième voie qui serait créée de chaque côté pourrait être réservée au covoiturage. C'est le premier point. Après, Béatrice a parlé de l'étude de trafic qu'on a réalisé et on a réalisé un truc qui est un peu compliqué. C'est une enquête de préférence déclarée covoiturage. C'est-à-dire qu'on a interrogé les gens, on a même créé un questionnaire en ligne qui a été envoyé à plus de 100 000 personnes sur l'agglomération qui pouvaient répondre à ce questionnaire s'ils étaient concernés par l'utilisation de l'A63. Et du coup, on a eu pas mal de réponses et on a pu juger de la capacité de covoiturage sur l'axe et intégrer ça au modèle. Donc en fait, on a pris en compte le covoiturage dans le modèle dans un premier temps, et aussi dans le projet puisqu'il y a une voie réservée potentiellement au covoiturage.

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

En fait, pour faire une voie réservée au covoiturage sur une autoroute, il faut la mettre à trois voies. On n'a pas la possibilité de le faire sur une route nationale, de supprimer une voie en permanence pour la dédier au covoiturage. En plus, ça ferait des remontées de files qui sont monstrueuses et un différentiel de vitesse entre les covoitureurs qui seraient sur la voie qui est libre et des gens qui seraient bloqués sur la voie à côté qui serait dangereux. Donc pour pouvoir mettre une voie de covoiturage sur ce genre de pénétrante, il faut avoir une troisième voie. Donc les deux solutions qu'on va avoir tout à l'heure, sur lesquelles il y a un élargissement, permettent d'intégrer cette possibilité d'une voie réservée aux véhicules à fort taux d'occupation, covoitureurs et transports en commun.

### **Intervention du public**

Et pour finir, qu'est-ce qui est le plus efficace ? C'est de faire une voie pour le covoiturage ou juste une voie normale ?

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

C'est difficile de quantifier ça, mais on sait que, dans les deux cas, si on élargit l'A63, on arrive à l'heure de pointe à obtenir une circulation fluide, c'est-à-dire que le temps à vide, si on circule aujourd'hui de nuit de Salles jusqu'à Bordeaux, c'est 21 minutes. Demain, avec le projet, les modélisations montrent qu'avec la voie de covoiturage ou pas, si on passe à 2x3 voies, on revient à 21 minutes. Donc il y a un gain pour tout le monde dans tous les cas.

### **Intervention du public**

Avec la tarification sur l'A63, comment va être géré le problème de refaire passer des gens par d'autres routes comme la nationale 10 par exemple ? Et est-ce qu'il y a des mesures prévues pour éviter justement l'engorgement sur la nationale 10 ?

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



On a pris en compte une potentielle interdiction des poids lourds sur le réseau secondaire pour éviter qu'il y ait trop de poids lourds qui se reporte. Donc ça ce sera des arrêtés à prendre par les maires dans le futur, mais c'est pris en compte dans le modèle. Et après il y a d'autres aménagements qui seront possibles.

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

Oui, après il peut y avoir des aménagements de réduction de la capacité, des aménagements urbains. Mais effectivement, la première mesure, c'est l'interdiction aux poids lourds en transit, alors qui n'est pas de responsabilité de l'État puisque c'est de la responsabilité du devoir de police du maire. Mais assez généralement les maires prennent ces mesures. C'est d'ailleurs pour ça que nous, on les a intégrés dans le modèle de trafic.

**Intervention du public**

La deuxième question : est-ce que c'est possible de prévoir une tarification spéciale pour les personnes qui utilisent tous les jours l'A63 ou par exemple une tarification annuelle ?

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

Alors vous entrez dans le sujet de la deuxième partie de la réunion. On peut répondre. Le péage, c'est une redevance pour un service rendu. Donc, il ne peut pas y avoir de "on ne paye pas le péage parce qu'on habite à proximité, on ne paye pas de péage parce qu'on est girondin ou on ne paye pas le péage parce qu'on a un véhicule léger et qu'on veut que ce soient les poids lourds qui payent...". Ça, ce n'est pas possible. Par contre, ce qui est effectivement possible, c'est un système d'abonnement que font actuellement à peu près toutes les sociétés concessionnaires. Ou même un système fréquences, c'est-à-dire sans même avoir un abonnement, un système qui est composé de passages et qui, au bout d'un certain nombre de passages, le xième passage est gratuit ou moins cher de façon à ce que ça fasse du 20%, etc. J'ai deux exemples, mais après ce sont des choses qui sont intégrées dans les contrats de concession futurs. Donc on ne peut pas savoir quel serait le taux des abonnements ou des abonnements fréquences qu'il pourrait y avoir. Mais Atlandes, il me semble qu'ils ont un abonnement fréquences qui est à 50% et Vinci, sur A62, je pense que c'est un trajet gratuit tous les cinq trajets pour les gens qui sont abonnés, sur certaines portions des autoroutes Vinci. Donc ce sont des possibilités qui sont de l'ordre du commercial, mais dans le cadre des contrats de concession ce sont des choses qui sont demandées, il est demandé au concessionnaire de prévoir des offres commerciales.

### **Intervention du public**

Mais dans le cas d'une voie de covoiturage, comment peut-on s'assurer qu'il n'y ait que des covoitureurs qui empruntent la voie de covoiturage ?

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

Ce serait des caméras qui vérifieraient, ça peut être des caméras thermiques par exemple, qu'il y a bien deux personnes dans le véhicule. Et c'est en cours de réalisation. On estime que, à l'horizon de réalisation du projet, donc 2033-2034, ce problème sera réglé. Aujourd'hui je crois qu'il y a des problèmes avec la CNIL, notamment sur la protection des données.

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

C'est du contrôle-sanction automatisé.

### **Intervention du public**

Du coup ça veut dire que si la voie de covoiturage est utilisée par exemple par une personne qui est seule dans son véhicule, il serait verbalisé ?

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

C'est exactement ça, c'est du contrôle-sanction, un peu comme un radar. Je pense qu'on peut dire ça.

### **Intervention du public**

Je souhaiterais juste poser une question par rapport au ferroviaire. Étant donné que, si je ne me trompe pas, l'été c'est environ un train toutes les 30 minutes pour Bordeaux-Arcachon, comment comptez-vous développer ou améliorer ce flux.

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

Alors, je vais vous décevoir, je suis maître d'ouvrage routier. Donc, il n'est pas de ma mission de développer le ferroviaire. En revanche, il y a actuellement des projets ferroviaires dont on a connaissance et qui sont intégrés dans le modèle. Actuellement, sur le TER Bordeaux-Arcachon, on est à 50 trains par jour avec 9 000 voyageurs et il y a effectivement des prévisions de passer à 15 000 voyageurs en 2030. Donc il y a le projet de RER métropolitain qui permet d'augmenter la capacité. Je ne peux pas vous en dire plus, ça ne fait pas partie de mes missions. En revanche, lors des ateliers de mobilité, on aura des collègues qui eux sont en charge à la DREAL de tout ce qui est relation avec SNCF réseau, avec la région pour tout ce qui est développement du TER et du fret, qui seront là et qui pourront répondre plus précisément à ce genre de question. Normalement, ils vont venir à l'atelier ce soir, de lundi soir et mardi soir. Sur ces sujets-là, il y a le collègue qui s'occupe de ces sujets-là qui a fait une petite interview page 40-41 dans le dossier de concertation (qui est consultable sur le site) pour expliquer toutes les perspectives d'évolution de l'offre de mobilité alternative à la route, que ce soit pour les voyageurs ou pour le fret.

### **Intervention du public**

Est-ce que vous pensez que ça fait partie des meilleures solutions pour désengorger cette voie ?

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

Je pense qu'il y a une complémentarité des modes et d'ailleurs c'est pour ça que, dans notre modèle, on intègre tous les autres modes. Parce qu'il y a une complémentarité, il y a l'offre de TER qui va améliorer les choses. Mais de l'autre côté, en intégrant cette offre de TER, on se rend compte que le trafic augmente encore. Mais ça ne veut pas dire qu'il ne faut pas porter l'effort sur aussi ces modes-là. Et puis, comment se rendre à la gare avec des facilités. On en parlait avec une collègue qui a la charge de la mobilité, avec les collectivités qui essaient localement de mettre à disposition des vélos accessibles dans les différentes gares qui sont le long de la ligne Bordeaux-Arcachon pour essayer aussi d'améliorer le rabattement sur les gares, qui peut être un frein pour aller prendre les transports en commun avec le fait d'avoir de la rupture de charge. Être à vélo pour aller à la gare puis le vélo je l'emmène dans le tram, mais à certaines heures il gêne... Donc il y a tous ces tous ces sujets-là et qui sont à réfléchir avec effectivement les pôles d'activités, dont on espère aussi que certaines viendront aux ateliers mobilité puisqu'un certain nombre ont accepté de venir participer pour justement pouvoir répondre à ces questions sur leur politique propre.

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

Je précise juste qu'il y a une concertation qui s'est terminée il y a environ deux ou trois mois sur le projet de RER métropolitain, sur plusieurs lignes dont celle qui fait Bordeaux-Arcachon et donc les chiffres qui ont été indiqués - passer de 9 000 à 15 000 voyageurs - viennent des projets de Bordeaux Métropole et de la Région. Par contre, je serais bien incapable de dire si cette limite de 15 000 correspond à la demande de mobilité ou au nombre de voyageurs potentiel. Je ne sais pas.

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

Les documents de la concertation du RER métropolitain sont encore en ligne. On ne peut plus s'exprimer, j'imagine, mais par contre les documents sont encore en ligne.

### **Intervention du public**

Je vais revenir à la troisième voie pour le covoiturage dont vous parliez tout à l'heure. Si j'ai bien compris, c'est une voie où il y aura plusieurs personnes dans le même véhicule pour le covoiturage, minibus ou bus. Vous ne pensez pas que ça peut créer des problèmes comme des accidents avec les différences de vitesses, entre les bus et les voitures de covoiturage par exemple ?

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

Alors déjà, je voulais dire quelque chose. Je suis super contente parce que c'est la première fois, on ne parlait pas de covoiturage avant. Et franchement je suis hyper contente de voir que c'est un sujet qui est qui vous tient à cœur. Parce qu'en réunions publiques, le sujet n'a pas eu autant d'écho. Donc Je suis très contente. Ensuite, en ce qui concerne les différentiels de vitesse, il y a des normes et expériences.

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

C'est une très bonne question effectivement. Donc, il ne faut pas qu'il y ait un trop grand différentiel de vitesse entre la voie de covoiturage, qui est potentiellement fluide, et les autres qui peuvent être congestionnés. Donc si cette voie venait à être mise en place, c'est ce qui est fait par ailleurs d'ailleurs en France, en fait on limite aux heures de pointe via des portiques de signalisation dynamique la vitesse sur la voie de covoiturage, de façon à ce qu'il n'y ait pas une trop grande différence de vitesse entre la voie de covoiturage et les autres voies de circulation.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Il faut que ça roule, mais pas trop vite.

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

Oui, et d'où l'idée d'une signalisation dynamique de ces voies. Parce que si on est obligé, du fait qu'on a une voie de covoiturage, d'avoir des panneaux qui limitent la vitesse tout le temps, c'est pénalisant pour la nuit. L'idée quand même que ces voies réservées aux covoitureurs, elles seraient non permanentes. Qu'elles soient activées par des systèmes de PMV, panneaux à messages variables, aux heures de pointe.

**Seghir ZERGUINI (maître de conférences)**

J'ai une question sur cette première phase. Parce que pour l'instant on est dans le diagnostic. La situation est claire. Donc il y a des chiffres de trafic. Ces chiffres-là, dont 60 000 jusqu'à 80 000 quand on s'approche de la rocade, dans le trafic moyen annuel, soit 365 jours. Est-ce que les poids lourds c'est pareil parce qu'on sait qu'ils ne circulent pas le week-end. Donc ce trafic de 12 000 poids lourds à peu près, est-ce une moyenne, y compris au week-end ?

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

C'est tout le temps des TMJA annuels.

**Seghir ZERGUINI (maître de conférences)**

C'est beaucoup plus. Parce que si on enlève 50 jours dans l'année...

**Jean VEYRAT (animateur)**

Est-ce qu'on peut expliquer le système de TMJA, ce n'est peut-être pas évident pour des étudiants de première année.

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

Trafic moyen journalier annuel, donc c'est une moyenne du trafic...

### **Seghir ZERGUINI (maître de conférences)**

Sur 365 jours. Donc on prend tout le trafic qu'on cumule du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre et on divise par 365 jours. Sachant que, pour les poids lourds, ils ne circulent pas du moins le dimanche, le samedi, un peu moins sauf exception. Donc il faut diviser les poids lourds par 265 au lieu de 365. Donc le trafic qui est de 12 000 est beaucoup plus important que ça.

Et ma deuxième question. On dit qu'on dépasse la capacité existante, mais la dépasse-t-on aujourd'hui ? De combien est-ce qu'on la dépasse ? D'autant que des prévisions de trafic, vous avez dit, ont été faites par le modèle départemental qui montre que le trafic va augmenter. Comment aujourd'hui, est ce que ça va augmenter ? Est-ce que ça va augmenter dans la même proportion pour les poids lourds ?

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

Il y a plusieurs questions. Ce sont les questions les plus techniques auxquelles on fait face. La capacité d'une voie c'est 1 800 unités de véhicule particulier (UVP). Un VL, une voiture c'est 1 UVP. Un PL, un poids lourd, c'est 2 UVP. Là on est à 2x2 voies, dans chaque sens on a 3600 UVP/heure. Donc aujourd'hui, en heure de pointe le matin, on est légèrement au-dessus. Ce qui fait qu'on a des ralentissements. Et comme l'a expliqué Béatrice tout à l'heure, dès qu'il y a le moindre grain de sable, quelqu'un qui a un problème, qui s'arrête sur la bande d'arrêt d'urgence ou un accident, on est en saturation totale. On voit dans le modèle que le trafic va continuer d'augmenter plus pour les poids lourds que pour les VL. Du coup, l'impact sur le trafic est d'autant plus fort, le nombre d'UVP augmente d'autant plus. C'est, dans le dossier de concertation, page 39.

On arrive à 4300 UVP/heure en heure de pointe le matin et le soir au lieu de 3600 si on reste à 2x2 voies. Et donc il y a de gros ralentissements à prévoir.

### **Seghir ZERGUINI (maître de conférences)**

Après il y a la question par rapport aux poids lourds. On dit 12 000. Il y a combien de trafic local poids lourds ?

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

Alors déjà, les trafics, ceux de la carte que j'ai montrée tout à l'heure, c'est du trafic 2016 issu de comptages de la DIRA, de l'exploitant. Ensuite, l'autre question, c'est la répartition. Pour la répartition, c'est assez serré.

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

Alors, il y a 9100 PL qui sont du grand transit, c'est à dire qui traversent toute la Nouvelle-Aquitaine. C'est un tiers du trafic poids lourd à peu près. Et après tous les autres poids lourds, c'est soit de l'échange, soit du trafic local.

**Intervention du public**

Par rapport à la rocade de Bordeaux, étant donné que la plupart des musées et commerces et tout ce qui s'en suit, tout est concentré principalement dans le centre de Bordeaux. Et du coup la rocade est principalement touchée par les personnes qui viennent de l'extérieur de Bordeaux. Est-ce que ce ne serait pas plus simple pour désengorger, je ne sais pas si ça relève de vous, d'excentrer tout ça sur les alentours pour désengorger la rocade ?

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

Ah oui, là on en vient aux sujets d'aménagement effectivement, et de choix de localisation. Effectivement, ça, ce sont les compétences des collectivités. Quand il s'agit d'implanter les lycées, c'est la compétence de la région, les collèges, la compétence des départements, etc. C'est une question d'aménagement du territoire qui relève de chacune des composantes des collectivités territoriales ou de l'État dans les domaines qu'elle aménage. Mais effectivement, ce sont des réflexions qui seraient très intéressantes de les mener globalement. Ça permettrait d'optimiser les déplacements.

**Intervention du public**

Vous pensez que ça pourrait désengorger partiellement la rocade ?

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

Je ne suis pas compétente pour dire ça, mais en tout cas, l'étalement urbain qu'on constate...

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

Je pense que si on améliore les alentours, on risque d'avoir des gens qui vont s'installer encore plus loin autour de Bordeaux, d'avoir encore plus d'étalement urbain. Je ne suis pas certain que ce soit souhaitable et que ce soit la politique portée par l'État.

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

Je crois que le premier employeur de la métropole est l'hôpital Pellegrin. En effet il y a beaucoup de gens qui tous les jours viennent des abords de Bordeaux au CHU.

### **Intervention du public**

Moi j'ai une question concernant votre approche. Est-ce que vous avez pensé à sensibiliser les usagers concernant l'engorgement de l'A63 ? On pourrait par exemple mettre des panneaux publicitaires pour inciter les gens à moins l'utiliser ou employer un autre moyen de mobilité.

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

Alors ce serait faire de la publicité pour inciter aux autres modes ? Quelque chose comme ça ? Je ne sais pas trop quoi répondre à cette question. Mais ce qu'on a quand même entendu dans les réunions publiques, et plus que dans les réunions publiques d'ailleurs, dans l'atelier mobilité, c'est qu'en fait les gens essayent les différents modes et ensuite ils voient en fonction de leurs contraintes. On a pas mal de gens qui ont dit "Moi je prends le train, mais je me suis rendu compte que j'ai des enfants à aller chercher à heure fixe. Et une fois que j'ai été deux, trois fois en retard, j'ai préféré un autre mode". Donc oui, il y a des incitations à prendre des autres modes, il y a des incitations au covoiturage et il y en aura de plus en plus. Les voies de covoiturage feront partie de ces incitations à d'autres formes de mobilité. Mais c'est difficile.

C'est assez personnel, la façon de déterminer ce qu'on prend comme mode de transport. Ça va être le temps passé, sa propre valeur du temps, ses contraintes de facteur en valeur de temps, mais en fiabilité. Parce qu'il y a des gens à la limite qui s'en fichent de mettre longtemps du moment que c'est toujours le même temps. D'autres vont privilégier la rapidité avec un risque que ce ne soit pas forcément fiable. Donc c'est difficile de répondre à cette question.

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

Nous, on se rend compte sur l'A63 qu'on a 85% d'autosolisme. Ça veut dire que les gens sont tout seuls dans leur voiture. On veut surtout agir sur ça. On sait que si on baisse cette part, je crois, de 20 %, qu'on arrive à grandement améliorer la situation en terme de fluidité. Mais on n'arrive pas à forcer les gens à covoiturer. Si c'était le cas, effectivement, l'élargissement ne posera peut-être pas.



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

Et l'autosolisme a augmenté ces deux dernières années, contrairement à ce qu'on pourrait imaginer.

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

Il est passé de 82 à 85 % sur les deux dernières années.

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

82 à 85 %. Et ça, effectivement, ce serait un fort levier. Et donc ce qu'on veut faire, c'est faire des voies de covoiturage qui sont une incitation, mais ce n'est pas punitif, ça apporte quelque chose et ça peut inciter les gens à les utiliser.

**Intervention du public**

Vous nous avez parlé d'une alternative concernant le train. Mais est-ce que la route qui passe par Biganos-Fracture peut être comptée comme une alternative ? Même si, en soi, on roule moins vite, mais qui dit rouler moins vite dit moins de CO2 relâché dans l'air.

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

Qui dit rouler moins vite dit moins de CO2 relâché dans l'air ? Oui, je crois qu'on a appris avant-hier que l'optimum était à 70 km/h. C'est-à-dire que les véhicules émettent moins de CO2 lorsqu'ils roulent à 70km/h que lorsqu'ils roulent plus vite. Après, il y avait une autre partie à la question, je crois. La RD1250 est une alternative à l'A63. Et d'ailleurs on voit que quand on met à péage l'A63, on a un certain nombre de véhicules qui se reportent sur cette RD-là pour ne pas payer le péage.

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

Après, la question, c'est : est-ce qu'on souhaite pour les gens qui habitent le long que ce soit une alternative ou pas ? Mais en tout cas, clairement, il y a des gens qui la choisissent comme alternative. Soit parce que c'est plus court pour eux, soit parce qu'ils considèrent que c'est plus

pratique, soit parce que Waze les envoie dessus, parce que c'est chargé sur l'A63 et pas chargé sur la route départementale.

### **Intervention du public**

Moi j'avais une question par rapport aux trois voies. Pour la fin du projet qui est projetée pour 2033 : est-ce que du coup à ce moment-là ça ne sera pas le moment de faire une quatrième voie ? Parce que comme vous l'avez dit, la population augmente. Et je pense que les gens ne sont pas tous prêts à faire forcément du covoiturage ou seront toujours avec une autre personne seulement. Les gens ont tendance à être tout seuls dans leur voiture, on les voit sur la rocade le matin. Il y a certaines personnes qui ont tendance à dire que déjà au moment où on a fait la troisième voie sur la rocade, il faudrait déjà qu'en soit faite une quatrième. Est-ce que là, ça ne va pas être le cas pour cette portion-là ?

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

Les modélisations qu'on a faites, comme l'a dit Béatrice, prennent en compte tous les projets à venir en termes d'infrastructure, mais pas que. On prend en compte toute l'évolution de mobilité dans l'agglomération et on se rend compte qu'en 2030... On a été plus loin, on a été modéliser en 2050 sauf qu'on ne sait pas quels projets seront réalisés à cet horizon de temps là. Il y a plus d'hypothèses, c'est moins sûr que ce qu'il va se passer en 2030. Mais même en 2050, si l'offre de mobilité n'évolue pas beaucoup par rapport à 2030, on est fluide sur l'A63. Donc je vais vous répondre sur l'A63, la 2x4 voies il n'y en aura pas besoin en 2034 et normalement même pas en 2050.

### **Intervention du public**

C'est assez utopique quand même de se dire que les gens vont vraiment faire du covoiturage. Parce qu'en soi, si on prend notre voiture depuis Arcachon, c'est pour ne pas être dépendant des transports. Donc ils ne vont pas vouloir être dépendants de quelqu'un d'autre. Si on prend notre voiture, déjà on se tape 1 h de route donc...

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

Un des gros moteurs pour faire du covoiturage, c'est le prix du transport. Il y a de plus en plus de gens qui, compte tenu, du prix de l'essence, alors en l'occurrence le prix du péage est relativement marginal par rapport au prix de l'essence, sont intéressés par faire du covoiturage

pour partager les frais. Après je suis d'accord, le covoiturage a l'inconvénient de devoir partir à peu près du même endroit et arriver à peu près au même endroit. Mais comme disent les gens, il y a aussi des gros pôles générateurs de trafic, de mobilité, à des horaires en plus qui peuvent être décalés, notamment le CHU ou la cité administrative. On pourrait éventuellement, nous, être bien meilleurs covoitureurs à la cité administrative où c'est peut-être plus facile. Et d'ailleurs il y a parfois des entreprises qui peuvent être amenées à organiser de l'incitation au covoiturage du fait qu'elles aient facilement accès aux gens qui travaillent au même endroit. Mais j'aime me dire qu'avec des voies qui favorisent le covoiturage, on va réussir à faire évoluer ça.

### **Intervention du public**

Après, est-ce que c'est vraiment le problème du coup ? Parce que s'ils voulaient payer moins cher, ils prendraient le train.

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

On a regardé les coûts sur le train. Alors peut-être avec une jeune, mais avec des tarifs normaux on s'est amusé à faire le Bordeaux-Arcachon. En gros le Bordeaux-Arcachon c'est 7 € d'essence, et c'est entre 9 et 12 € le billet. Nous, quand on a été sur le site, on n'avait pas les abonnements et la carte jeune. Et si on rajoute les 1 € de péage, pour aller à Arcachon c'est "que" 1 € parce que c'est au kilomètre, ça fait en gros 8 € par rapport à entre 9 et 12 €. Et donc le prix de 8 € peut être partagé. Alors certes, ça n'intègre pas le fait que la voiture on l'achète, que l'on paye son assurance, son entretien. Mais les gens, en fait, très souvent, la voiture ils l'ont déjà achetée, ils ont déjà payé l'assurance et l'entretien. Donc c'est un coût qui est caché. Mais le covoiturage reste quelque chose qui est financièrement très intéressant.

### **Intervention du public**

Moi c'était une autre alternative, je ne sais pas si vous y avez pensé : le télétravail. C'est vrai qu'on a vu que depuis le Covid, le cumul de trafic a largement diminué. Je ne sais pas si vous avez pensé à inciter les employeurs par exemple, ou les emplois où il est possible de faire du télétravail, d'inciter justement les gens qui prennent la voiture tous les matins, d'obliger certains jours de télétravail, ce qui permettrait de désengorger les voies.

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

Effectivement, pendant le Covid, on a constaté une grosse baisse de trafic avec le télétravail. Par contre, il y a une étude en ligne sur le site de la concertation qui a été faite par le CEREMA qui montre que post-Covid, les gens ont continué à télétravailler, mais moins de jours que pendant le Covid. Et en fait, on se rend compte que les gens en télétravail ne vont pas au travail, mais par contre ils bougent de chez eux. Et en fait, du coup, on a tout autant de déplacements que lorsqu'ils vont au travail, sauf que ce ne sont pas les mêmes déplacements. C'est-à-dire qu'on a moins de monde aux heures de pointe sur la route. Mais en globalité, sur une journée, on a autant de déplacements. Les gens vont faire les courses, vont chercher leurs enfants, font tout un tas de choses. Mais par contre, effectivement, là où c'est positif pour le trafic, le télétravail, c'est qu'on arrive à baisser la quantité de trafic aux heures de pointe là où c'est le plus congestionné.

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

La page dans le dossier de concertation, je fais la pub pour que vous alliez sur le site et consulter le dossier de concertation, c'est p.47. Et il y a les liens pour trouver les études.

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

Sur la question du télétravail, ce qu'on a vu aussi, c'est que le Covid, finalement, a eu pour effet de développer le télétravail. Mais il a aussi eu pour effet de faire baisser les transports en commun. Donc finalement, l'un dans l'autre, il y a des gens qui se sont mis à moins se déplacer parce qu'ils travaillent de chez eux, mais aussi des gens qui ne veulent plus prendre les transports en commun depuis le Covid. Donc ça s'équilibre un petit peu malheureusement.

On va donc avoir la deuxième partie de la présentation plus détaillée sur les propositions de l'État et ensuite on aura une deuxième série de questions à partir de cette phase.

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

Le dossier de concertation présente trois scénarios. Le scénario n°1, c'est : aucun aménagement routier sur l'A63. On considère que, effectivement, il y aura des complications à certaines heures, ce sera un peu compliqué. Il y a les autres modes de transport. Ensuite, deuxième scénario : aménagement complet à 2x3 voies de l'A63 par mise en concession.

Scénario n°3 : aménagement partiel à 2x3 voies de l'A63 sur crédits publics, un autre mode de financement plus classique on va dire. Il s'agit d'aménager les sept premiers kilomètres sur la zone où il y a le plus de congestion et sur la zone où il y a le plus d'accidents. Les sept kilomètres ont été définis de cette façon. Quelle est la zone où il est le plus urgent de faire quelque chose ? Parce que les crédits publics étant rares, on les consacre aux choses qui sont strictement indispensables.

Alors le scénario n°1, aucun aménagement, sa fiche technique : aucun aménagement, aucune mise aux normes en termes d'environnement et de sécurité, pas de possibilité de voie dédiée puisqu'on reste à 2x2 voies, une circulation moyenne sur l'axe de 66 600, mais qui, sur la zone en arrivée de Bordeaux, monte jusqu'à 86 000 véhicules/jour. Pas de coût puisqu'on ne fait rien. L'intérêt c'est qu'il n'y a pas d'investissement, pas d'imperméabilisation nouvelle des sols, pas d'émissions de gaz à effet de serre, en tout cas en phase de construction. Les limites, on va dire, c'est donc la possibilité d'intensification de la congestion avec perte d'attractivité du territoire. Des reports sur les voiries secondaires dans les phases de congestion, ça tout le monde le voit, on regarde son smartphone et puis on voit que l'herbe est plus verte ailleurs et on va voir l'herbe plus verte ailleurs, avec une dégradation possible du cadre de vie des riverains de l'axe et possiblement sur les itinéraires secondaires. Un risque accru d'accident, compte tenu de l'augmentation de la congestion puisque les accidents sur cet axe sont principalement dus à ces phénomènes de congestion et de circulation en accordéon. Et pas de possibilité de voie réservée. C'est un scénario qui a un certain désavantage en termes d'environnement et de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, et certains inconvénients en termes de trafic.

Le scénario n°2, aménagement complet en concession : 35 kilomètres de mise à 2x3 voies sur l'A63, une mise aux normes complète de l'A63 et de l'A660. Ces deux axes ont été construits il y a quand même un petit moment, les normes environnementales n'étaient pas les mêmes que maintenant en termes de protection de la ressource en eau, d'assainissement routier. Donc toute cette démarche est nécessaire. On ne faisait pas non plus ce qu'on fait actuellement sur les passages faunes, les passages petite et grande faune. Ce sont des choses qui sont prévues dans ce scénario-là. La mise à 2x3 voies rend possible une voie dédiée. La circulation moyenne est un peu plus basse, 65 500 véhicules/jour sur l'A63. Le temps gagné est compris entre 5 et 10 minutes suivant si c'est l'heure de pointe du matin ou du soir. C'est du temps gagné en moyenne, mais comme le disait Cyril tout à l'heure, les études de trafic montrent qu'on revient à la fluidité à la mise en service, et pendant de nombreuses années après. C'est-à-dire qu'on revient aux 21 minutes de temps de parcours à vide. Un coût qui est de 290 millions d'euros hors taxes, donc 348 millions d'euros TTC, et une mise en service prévue fin 2033.

Les intérêts : amélioration des conditions de circulation, de fluidité et corrélativement de sécurité, un gain de temps. Moi ce n'est pas tellement le gain de temps, c'est sur la fiabilité. On est quand même un axe qui sert quand même tous les matins et tous les soirs à du domicile-travail. Et la fiabilité pour le domicile-travail, c'est super important. Bon, vous n'êtes pas encore parents, j'imagine, mais il y a les enfants à aller chercher avant et après le travail... Donc la fiabilité, c'est quelque chose qui, pour le domicile-travail et pour les gens, est plus important que le temps de parcours lui-même et le gain de temps de parcours. Une meilleure protection de l'environnement, la mise en place de protections acoustiques. Le projet prévoit cinq kilomètres de murs antibruit, comme ceux qu'on a faits sur la rocade, et trois kilomètres de merlons acoustiques. Ce sont des buttes de terre. Quand on a la place, on fait des buttes de terre parce que comme ça on peut les paysager, c'est plus joli, si tant est qu'on trouve ça joli. Et donc les protections acoustiques c'est quand on n'a pas de place, quand on est en bord de route, on fait plutôt des murs. Aucune dépense publique puisqu'on est en concession. Alors les désavantages, c'est un péage. 0,04 € TTC du kilomètre pour les véhicules légers et 0,20 € hors taxes pour les poids lourds. Pour les poids lourds on parle en hors taxe parce qu'ils ne payent pas la TVA. Des reports de trafic sur les voiries secondaires, et une construction qui est émettrice de gaz à effet de serre.

Les principes généraux de la concession et du péage. Mais comme tout à l'heure quelqu'un posait déjà la question, je l'ai déjà expliqué. C'est une redevance pour service rendu. Le principe, c'est qu'il n'y a pas de gratuité intégrale pour une catégorie d'utilisateurs, les utilisateurs paient. Il y a des modulations possibles en fonction du type d'utilisateurs : VL, PL. C'est la principale obligation. Après, il y a également quelques possibilités d'avoir des sections gratuites, mais c'est par dérogation au droit du péage. Donc si vous allez voir les pages 56 et 57 du dossier de concertation, vous verrez qu'il y a deux options d'emplacement des points de tarification qui permettent de dégager des zones gratuites soit en approche de Bordeaux, soit sur l'autoroute A660. Donc ça, c'est par dérogation au droit du péage. C'est soit parce que, comme sur l'A660, le coût de perception du péage est plus cher que le montant qui est perçu compte tenu de l'investissement qui est fait sur l'axe, notamment sur l'A660 où l'investissement est très faible puisque c'est juste la mise à niveau environnementale. Il n'y a pas de mise à 2x3 voies sur l'A660. Ce sont les différentes possibilités de dérogation. Et puis en termes de modulation de tarif, la modulation PL VL. Ici, ce qu'on a proposé dans ce scénario, c'est de la porter au maximum de ce que la jurisprudence autorise, alors on peut toujours essayer de pousser les limites de la jurisprudence, mais c'est un peu dangereux, le rapport entre le prix du péage PL sur le prix du péage des VL. On a porté ce rapport à 6. C'est un rapport très fort. On propose de faire beaucoup payer les poids lourds par rapport aux véhicules légers sur cet axe, par rapport à ce qui est fait sur les autres autoroutes autour de l'agglomération et ailleurs en France. Il y a des possibilités d'abonnement pour les utilisateurs réguliers dont je parlais tout à

l'heure. Voilà pour le péage. La principale chose à comprendre dans le péage, c'est qu'on fait payer l'utilisateur. Le péage c'est l'utilisateur qui paye.

Le scénario n°3, aménagement partiel sur crédits publics. Donc là on serait limité à sept kilomètres de mise à 2x3 voies à l'approche de Bordeaux. Comme je le disais tout à l'heure, les sept kilomètres ont été déterminés de façon à traiter la zone la plus problématique en termes de congestion et de sécurité routière. Mise aux normes sécurité et environnement sur ces sept kilomètres. La possibilité de la voie dédiée au maximum sur ces sept kilomètres, puisqu'on retombe sur une 2x2 voies, dédiée aux covoitureurs et aux véhicules à fort taux d'occupation. Une circulation moyenne sur l'A63 qui augmente à la fois par rapport au scénario où on ne fait rien et au scénario où on est en concession. Parce qu'en fait les gens, ils prennent plus la section terminale, donc en moyenne pondérée ça augmente le trafic sur l'ensemble de l'axe. 2 à 4 minutes gagnées en moyenne. Mais par contre, avec la mise à 2x3 voies partielle, on n'arrive pas à revenir à la fluidité et aux 21 minutes de temps de parcours à vide. Il y a moins de temps de congestion, mais on n'arrive pas à y revenir. Un coût qui est bien plus modeste : 54,5 millions d'euros hors taxes et une mise en service début 2034. La date de mise en service n'est pas déterminante entre les deux scénarios.

Les intérêts : amélioration des conditions de circulation, gain de temps même s'il est un peu plus limité, et la fiabilité est un peu moins grande. Mise aux normes environnementales et sécurité sur sept kilomètres. Protections acoustiques, c'est la même chose pour les riverains de l'A63 parce qu'il se trouve que les protections acoustiques du scénario n°2, c'est sur cette même zone qu'on les fait. Donc cinq kilomètres de murs antibruit, trois kilomètres de merlons. La gratuité pour les usagers. La maîtrise du trafic sur les voiries secondaires puisqu'il y a moins de report dû au péage. En revanche, il peut y avoir encore quelques reports dus à la congestion résiduelle sur l'axe. Les limites : l'investissement est supporté par le contribuable. Ça, j'en parlerai un petit peu plus tout à l'heure. Risque de congestion persistant lors des pics. Pas de mise aux normes environnementales de l'A660 et des émissions de gaz à effet de serre qui sont environ de 20 %, puisqu'on fait environ 20 % des 35 kilomètres. Les émissions de gaz à effet de serre en construction, c'est 20 % des émissions de gaz à effet de serre en construction du scénario n°2.

Les principes du financement sur crédits publics : c'est le contribuable qui paye. Donc c'est vous et nous, mais plutôt vos parents encore a priori. Et donc c'est le contribuable national et local. Puisqu'en fait sur un projet comme ça, l'État, même s'il est maître d'ouvrage, ne va pas à 100 % en financement. Il demande une participation des collectivités locales. À titre d'exemple, pour la mise à 2x3 voies de la rocade de Bordeaux, la participation de Bordeaux Métropole a été à hauteur de 50 %. La différence est que dans un cas c'est l'utilisateur qui paye, dans l'autre cas, c'est tout le monde, la collectivité, le contribuable. Et l'argent public étant plus rare, c'est le

contribuable qui paye. On est amené à proposer quelque chose de plus modeste, mais qu'on considère comme répondant aux enjeux majeurs de l'axe.

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

On passe à la deuxième partie du débat maintenant que vous avez une idée plus précise des scénarios, mais je crois que vu vos questions du début de la réunion, vous les connaissiez déjà en grande partie. La question que pose ce projet, le choix entre les scénarios, il vous a été montré que les deux fonctionnent dans une certaine mesure, c'est comment est-ce qu'on finance le développement des infrastructures de transport. Cette question est valable pour la route comme pour le rail, le portuaire.

Et qui doit payer ? On a vu que ça pouvait être le contribuable, l'utilisateur, on pourrait imaginer d'autres systèmes encore. C'est un peu la question qu'on aimerait vous poser, mais on ne vous empêche pas bien sûr aussi d'émettre des avis sur ce qui vous a été présenté par rapport aux scénarios. On a eu beaucoup de questions intéressantes pour l'instant. Mais vous avez aussi le droit d'émettre un avis en disant "De mon point de vue, je pense que cette solution est plus adaptée". Ça fait aussi partie, bien sûr, de la concertation. J'ai assez parlé, je me tourne vers vous pour savoir qui a une question à poser.

### **Intervention du public**

Est-ce que vous ne pensez pas que cela va poser un problème aux différents ménages de payer le péage avec l'inflation actuelle ?

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

Le coût du péage, le coût des transports, c'est un sujet. On l'a évoqué tout à l'heure avec les différents modes de transport et leur coût. En fait, c'est toujours pareil : qui paye ? Est-ce le ménage paye en tant qu'utilisateur ou en tant que contribuable ? Alors après, tout le monde n'est pas contribuable au titre de l'impôt sur le revenu, mais tout le monde est contribuable au titre de la TVA par exemple. Donc en fait, tout le monde participe en tant que contribuable. Ensuite, les coûts des péages, là on est sur des coûts kilométriques qui sont extrêmement faibles par rapport à ce qui se pratique ailleurs. Alors, je ne pense pas qu'on ait emmené la slide sur les coûts, sur les différents péages. Mais en gros sur l'A10, on est à 0,10 € du kilomètre. Sur l'A63 et 64, on est à à 0,07 € du kilomètre, et sur A65 on est à 0,16 € du kilomètre. Donc on est sur un coût qui est très modeste. Il y a effectivement, pour les ménages qui font du domicile-travail et empruntent fréquemment l'axe, des possibilités d'abonnement. Et puis il y a aussi ce que je



disais tout à l'heure, c'est-à-dire que par rapport à l'essence, le coût du péage est moins important. Le coût du péage est de 1 €, là où le coût de l'essence pour ce même itinéraire est actuellement de 7 €. Mais j'entends que 1 € de plus, pour certaines personnes, ça peut être effectivement compliqué. Ensuite pour l'inflation, il y a des lois tarifaires dans les contrats de concession et les péages sont indexés. Alors les lois tarifaires intègrent une part d'inflation, mais il y a tout un tas d'autres choses qui rentrent dans le calcul de la loi tarifaire qui cadre l'augmentation des péages dans le cadre des contrats de concession.

### **Intervention du public**

Alors moi pour le coup, j'ai deux propositions pour financer. La première, c'est qu'étant donné que la plupart des trajets sont du domicile-travail, peut-être que les employeurs peuvent éventuellement payer les frais. Ou alors autre solution, faire en sorte qu'il n'y a pas que ceux qui utilisent l'A63 qui payent, mais tout le monde par exemple au niveau du département.

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

Pour les entreprises, je sais que dans les abonnements de certains concessionnaires, les collectivités prennent une part de l'abonnement pour que leurs administrés payent des abonnements moins cher. Pour le transport public et pour les péages aussi, les collectivités peuvent racheter une partie des abonnements. Je me dis : pourquoi ce ne serait pas possible pour les entreprises ? Mais c'est peut-être une question de droit que je ne connais pas. Ça me semble une bonne idée.

Et après c'est une forme de taxe locale. Ça se rapproche de faire payer le contribuable en fait. C'est une autre façon de faire payer le contribuable la deuxième proposition.

### **Intervention du public**

Oui c'est ça, pour que ce ne soit pas juste ceux qui utilisent qui payent, mais tout le monde. Et ce serait moins cher pour les usagers.

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

C'est le principe de l'équilibre, effectivement. Le contrat de concession s'équilibre avec le taux de péage. Si on faisait une concession, le contrat de concession, c'est comme une étude de compétitivité, et le contrat de concession s'équilibre avec ce péage très faible. Donc on n'a pas eu besoin d'aller chercher plus. Mais effectivement, il y a certaines concessions autoroutières où on n'arrive pas, avec un coût kilométrique du péage supportable pour l'utilisateur, à équilibrer la

concession. Et dans ce cas-là, ce que vous proposez peut arriver. C'est-à-dire qu'il y a une partie de subventions publiques qui vient aider à diminuer le coût du péage et l'autre partie, c'est le montant du péage. Mais là on est sur un coût kilométrique "faible" pour une concession, donc on n'est pas allé sur ce sujet. Ça peut arriver, des concessions où le coût kilométrique serait plus cher parce que compte tenu du trafic, on n'arriverait pas à avoir facilement un équilibre.

### **Intervention du public**

Est-ce que tous les artisans ou les ouvriers qui sont localisés à Bordeaux et qui ont des travaux sur le sud bassin devront payer tout le temps le péage sur les allers-retours ou pas ?

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

Ça ferait le sujet des abonnements fréquence, oui. Ce dont on n'a pas parlé, c'est la façon dont le péage sera perçu. C'est un système de portique entre chaque échangeur. La perception c'est : coût kilométrique X nombre de kilomètres entre les deux échangeurs, et en fonction de la catégorie de véhicule. Donc oui, en théorie, les artisans payent le péage. En revanche, si ce sont des gens qui l'utilisent beaucoup, les abonnements fréquence ne demandent pas de prouver que c'est du domicile-travail. Ils fonctionnent par fréquence, par nombre de passage.

### **Intervention du public**

Moi je ne trouve pas ça très légitime que l'on fasse payer des gens qui n'utilisent pas l'A63, parce qu'ils ont un revenu assez faible.

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

C'est effectivement un sujet : qui paye ? Contribuables ou usagers.

### **Intervention du public**

Vu que si plus de monde paye, non seulement ce sera moins cher étant donné que comme on l'a dit tout à l'heure, de base le coût du péage est relativement faible par rapport aux autres. Je pense que même les revenus les plus faibles pourront "supporter" le coût.

### **Intervention du public**

Les gens payent déjà beaucoup d'impôts et le fait de rajouter par exemple un péage, ça veut dire que pour les personnes qui l'empruntent régulièrement, c'est un coût mensuel et une charge fixe rajoutée à leur budget. Mais il y a des familles qui ont des revenus faibles et qui ne peuvent pas se permettre de rajouter peut-être 100 € par mois dans des péages. Donc oui, d'accord pour mettre les réductions. Mais il y a des gens qui ne peuvent même pas se le permettre. Alors peut-être qu'elles préfèrent perdre une demi-heure dans les bouchons que prendre le péage.

### **Intervention du public**

Moi, c'est pour rebondir sur ce qui a été dit sur les employeurs qui peuvent participer au paiement. Moi je pense que ce n'est pas forcément une super idée parce que ça n'inciterait pas les employeurs de Bordeaux à embaucher des gens qui seraient surtout sur Bordeaux et qui n'auraient pas à payer ce déplacement. On a parfois des gens qui habitent proche des entreprises.

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

Il y a quelqu'un qui n'a pas voulu poser sa question, mais c'est une bonne question et il me l'a soufflée. Est-ce qu'il est possible d'envisager des partenariats public-privé (PPP) sur ce type de projet ?

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

Oui, elle est très très bonne.

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

C'est une bonne question, mais elle est compliquée.

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

Le droit des PPP, je ne connais pas. C'est vrai que pour le mode routier, le type de partenariat classique c'est la concession.

### **Intervention du public**

Pour commencer, je réponds à mes camarades : les impôts en France, plus tu es riche, plus tu as de revenus, plus tu les payes. Donc ceux qui ont un revenu assez faible ne payent pas d'impôt ou pas beaucoup. Pour répondre à l'autre intervention, je ne pense pas que ce soit le débat parce que là on prend juste le désengorgement. Donc ce qui suit après pour moi ce n'est pas trop le sujet. C'est clair qu'il faut y penser, mais honnêtement je ne sais pas pour l'instant.

### **Intervention du public**

Est-ce que tu trouves ça logique qu'une personne paye alors qu'elle n'utilise pas l'autoroute ?

### **Intervention du public**

[Inaudible]

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

Actuellement, par exemple, j'ai des travaux sur la RN21 à Villeneuve-sur-Lot. Ce sont des travaux qui sont financés sur crédits publics. Il n'y a pas de possibilité de concéder la route nationale 21. Et donc effectivement, pour ces travaux-là, il y a un financement sur crédits publics, le CPER : 60 % État, 40 % collectivité. Donc ça veut dire que pour ce projet-là, le contribuable national participe à hauteur de 60 % aux travaux et le contribuable local, soit au titre de la communauté d'agglomération d'Agen, ou au titre du département ou au titre de la communauté d'agglomération du Grand Villeneuvois, participent chacun à hauteur de ce que peuvent leur permettre leurs capacités financières. Mais c'est aussi un mode de financement. Ces deux modes de financement ne sont pas exclusifs. Ils ont permis de construire le réseau routier national. Le mode de financement concédé a permis de construire et d'étendre le réseau autoroutier. Et le mode de financement sur crédit public a permis de construire des routes dans des endroits où on n'en aurait pas construit parce que le privé n'aurait pas eu intérêt à y aller parce qu'il n'y avait pas de trafic. Donc la question est de trouver l'équilibre. Mais c'est vrai que dans les endroits où il y a du trafic et des possibilités de concéder, la question se pose : est-ce qu'on met de l'argent du contribuable et donc de l'argent de tout le monde ? Ou est-ce que dans ce cas-là, on peut se permettre de faire payer l'utilisateur ? Il y a des endroits où on ne pourrait pas faire payer l'utilisateur parce qu'il y a des questions d'équilibre du territoire, d'aménagement du territoire, etc.

### **Seghir ZERGUINI (maître de conférences)**

Je veux rebondir déjà sur la question de faire participer les entreprises à l'usage de la voiture. Ça, c'est proscrit plus ou moins aujourd'hui. Ça existe pour aider ceux qui utilisent les transports en commun. L'entreprise fait un versement mobilité sur la fiche de paie. Chaque entreprise doit verser une charge pour le salaire au gouvernement qui reverse pour les transports en commun, etc. La deuxième aide, c'est que tous les employés en France, leur abonnement et le transport en commun, l'entreprise en paye la moitié. Nous à l'université, on bénéficie de ça, et vous les étudiants aussi. Donc il y a un rabais qui a fait par la collectivité. Donc ça, c'est le premier point.

Maintenant sur le péage, cette question épineuse. Donc il y a la situation actuelle. Pour moi, ce n'est pas un scénario, mais la situation de référence. Parce que quand on voit ce qui se passe, si on reste comme ça, avec des temps de trajet qui se multiplient par trois, ça, c'est une perte économique. Ça va s'aggraver. Dans cette situation, élargir moi je pense que c'est un fait, on ne peut pas se passer de ça. Maintenant, il y a deux scénarios. Il y a deux scénarios qui sont coûteux. Il y en a un qui est plus efficace, je pense, parce qu'on règle le problème sur la totalité de la section et l'autre intermédiaire. Et sur ça, je vais prendre les études économiques qui permettent de dire justement ce que vous avez montré tout à l'heure, les avantages et les inconvénients. Ça, on ne l'a pas encore vu dans le cours, mais c'est le chapitre d'après. On a ce qu'on appelle le calcul économique qui va fixer des avantages comme les gains de temps, les gains de sécurité que l'on monétarise. Ce qu'on fait, c'est que l'on contrebalance face au coût, les 300 millions d'euros, presque 354 millions TTC. Et on regarde un indicateur synthétique qui s'appelle le taux de rendement interne ou le taux de rentabilité interne dans lequel il y a le taux de rentabilité des deux scénarios, 35 km élargis et 7 km élargis. Ce qui va nous permettre de voir ce qui est le plus utile pour la société. Et une dernière chose par rapport au péage. Moi je pense que comme au départ vous avez expliqué que c'est un axe utilisé à la fois localement, au niveau national et au niveau européen. Est-ce qu'on peut imaginer un cofinancement jusqu'à l'Europe ? Et notamment, moi j'ai une suggestion sur les poids lourds. Parce que c'est eux qui posent problème sur l'A63. Ils sont trop nombreux et c'est eux qui dégradent la chaussée. Donc il y a plus d'entretien. Une autoroute où il n'y a pas de poids lourds ne nécessite pas d'entretien sur 50 ans. Par contre, avec 20 %, 12 000 poids lourds par jour, ça se dégrade. Donc l'idée, c'est qu'on est limité par la contrainte du droit français et européen à six fois plus par rapport aux péages des véhicules légers. Est-ce qu'on peut imaginer faire payer les poids lourds pas sur cette section-là, mais en aval ? Supposons que ce soit le même concessionnaire. Si on prend l'A10 qui passe au niveau de Tours ou de Poitiers je pense, on passe dans une petite autoroute et on reprend après le péage. Et là je pense que ça, c'est payé dans le péage global. Donc on peut imaginer que le paiement de cette section de péage pour les poids lourds se fera en aval.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Je passe tout de suite la parole à madame THENET, ça laisse le temps de préparer les réponses.

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

Alors moi c'était juste pour faire une parenthèse, c'est par rapport au jeune homme. Quand vous achetez vos pâtes ou quand vous faites n'importe quoi, vous payez la TVA donc vous payez un impôt. Même si vous ne payez pas d'impôt direct, c'est de l'impôt indirect. Donc quelque part, ce que vous suggérez n'est pas forcément en lien. Alors forcément, quand on paye des impôts, on paye plus que les autres. Mais juste que vous preniez conscience que la TVA, finalement, c'est l'impôt indirect, voire direct d'ailleurs, que vous payez tous. Voilà, tout le monde participe.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Merci. Je vais vous passer la parole pour les questions de taux de rendement, de cofinancement européen, et l'adossement à l'autoroute.

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

Sur le taux de rentabilité interne (TRI) et l'analyse socioéconomique. Alors il faut savoir que pour réaliser une analyse socioéconomique, on a besoin d'entrants. Les deux entrants qu'on a eus très récemment sont les résultats d'études de trafic, qu'on a eu en fin d'année dernière, et le bilan carbone des trois scénarios qu'on a eu il y a quinze jours. Donc on réalise l'analyse socioéconomique depuis quinze jours. Et on aura d'ici la fin du mois normalement, dès qu'on l'aura, on aura un TRI pour chacun des scénarios, entre autres, parce qu'il y a d'autres indicateurs. Dès qu'on l'aura, on le mettra en ligne sur le site de la concertation pour aider effectivement au choix des scénarios.

**Jean VEYRAT (animateur)**

On peut expliquer ce qu'est une analyse socioéconomique d'un projet routier ? Ce n'est pas forcément évident pour tout le monde et c'est intéressant.

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

C'est un bilan avantages/inconvénients de l'opération.

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

Sur le financement européen, c'est une question qu'on a, mais à laquelle je n'ai effectivement pas de réponse. À titre personnel je fais des routes depuis un petit moment et je n'ai jamais vu de financement européen sur mes opérations en France. Mais c'est une question que je ferai remonter à notre administration centrale. Les financements européens sont gérés et donnés par la Région. C'est un système un petit peu particulier. Mais je la ferai remonter à notre administration centrale parce qu'elle nous est assez souvent posée et que je ne connais pas la réponse.

Pour l'adossement, en fait quand vous dites un sur péage pour les poids lourds à la barrière sud, c'est l'adossement. En fait c'est l'ancien système. Et ce système, il est très intéressant, très séduisant. Il a permis d'allonger les autoroutes. L'autoroute A89 entre Bordeaux et Clermont-Ferrand, elle n'existerait pas sans le système de l'adossement. C'était une autoroute qui n'était pas rentable. Le péage n'aurait pas suffi à assurer sa rentabilité. Et donc il y a des sur péages qui ont été mis sur l'ensemble du réseau ASF à l'époque, Vinci maintenant, notamment la vallée du Rhône, pour pouvoir payer la construction de cette autoroute. Depuis les années 2000, ça ne peut plus se faire. Et d'autant plus que, comme dans le cas présent, il y a une concession autonome qui est possible. Parce qu'adosser, c'est une dérogation au droit de la concurrence. Et quand on a réussi à démontrer qu'une concession autonome par appels d'offres était envisageable, on montrerait qu'on ne respecte pas le droit de la concurrence, alors qu'en fait la concurrence peut être effective pour cette section. Donc ce n'est pas possible. Mais c'est vrai que c'était un système qui avait fait ses preuves pendant de nombreuses années et qui paraît encore séduisant à beaucoup de monde.

### **Intervention du public**

Est-ce que vous pensez qu'avec le scénario n°3 on pourrait avoir les modalités du scénario n°2 ? Dans le sens où si le scénario n°3 est créé et concluant, il va y avoir un engouement pour ce projet puisqu'il est associé à une gratuité, et derrière peut-être continuer un peu le développement de cette 2x3 voies plus loin que les sept kilomètres. Et comme ça aussi ça, tout ce qui concerne les dépenses pourra être plus étalé sur la durée, et donc la pilule pourrait mieux passer après.

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

Il faut quand même avoir conscience que, c'est ce qu'on dit toujours, les projets sur crédits publics se font au rythme de mobilisation des financements publics. Le rythme de mobilisation des financements publics est beaucoup plus lent que le rythme de mobilisation des financements des crédits d'un concessionnaire. C'est-à-dire qu'à partir du moment où on a acté qu'on faisait une concession, on fait l'appel d'offres des concessions. Et à partir du moment où on a le concessionnaire, on a l'argent. Quand on décide qu'on fait un projet sur crédits publics, on doit ensuite le faire inscrire au CPER (contrat de plan Etat-Région). Pour le faire inscrire au CPER, le projet entre en concurrence avec l'ensemble des projets. Alors déjà, les CPER sont en concurrence au niveau national. Donc la Première ministre a une petite enveloppe pour chacune des régions. Ensuite, au sein des régions, il y a des arbitrages en fonction des différents projets suivant l'urgence de tel ou tel projet. Donc tout ça, ça veut dire que, une fois qu'on a décidé de faire un projet sur crédits publics, il y a ce premier filtre à passer : l'inscription du projet au CPER. Une fois que le projet est inscrit, il faut avoir le cofinancement. Donc il faut trouver un cofinanceur qui accepte de participer. Et puis ensuite il faut demander les crédits l'année où on en a besoin.

Et si vous êtes curieux, allez voir le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFIT), voir comment il est constitué. Le site est accessible à tout le monde. Le budget de l'AFIT c'est en gros 4 milliards par an. Sur ces 4 milliards, il y en a un 1,8 milliard sur le ferroviaire, 1,1 milliard pour les routes. Dans ces 1,1 milliard, il y en a moins de 0,4 pour les routes neuves. Le reste c'est pour l'entretien des routes, etc. Ça veut dire que ce montant-là, c'est le montant en France entière par an pour pouvoir financer les opérations sur crédits publics. Ça peut montrer la difficulté qu'on a chaque année à aller chercher nos crédits au niveau national, en concurrence avec tous les autres projets qui sont à faire au niveau national. La rocade de Bordeaux par exemple, pour faire la mise à 2x3 voies de la rocade, je suis arrivé en 2010 et on faisait le pont de l'échangeur douze. On est en 2023, on va finir la dernière section là, mi 2023. Donc pour faire de l'échangeur quinze à l'échangeur quatre, on a mis tout ce temps-là. C'était ce qu'on appelle au rythme de mobilisation des crédits publics, et avec un cofinanceur qui cofinçait fortement. Donc ça permet de donner une idée de pourquoi on a proposé "que" sept kilomètres et que ces sept kilomètres, il va falloir aller les chercher. Si c'est ça qui ressort, on ira les chercher, ce n'est pas la question. Mais ce que je veux dire c'est qu'il y a quand même ce sujet de la difficulté à mobiliser des crédits, les crédits routiers n'étant pas les plus... Ce n'est pas sur ce mode-là qu'il y a le plus de crédits.

### **Intervention du public**

Alors tout d'abord, je pense qu'effectivement on peut faire quelque chose sur l'A63. Mais je pense que vous avez oublié un moyen de transport ou de modalité. De nos jours, ça ne va pas



cesser d'évoluer, on est dans un monde où les nouvelles technologies prennent de plus en plus de place. Et je pense que vous avez oublié de prendre en compte les taxis volants. Pour l'instant on en rigole, mais déjà on va les voir à Paris avec les JO en 2024. Au début, ça va coûter très cher, mais au fur et à mesure de l'avancement des projets, les prix pourraient correspondre à ceux d'UBER. Il y a des études qui ont été réalisées. Ça réduirait la congestion des voitures. Et au final, il y aurait le même nombre de personnes dans un taxi volant, ça ne coûterait pas forcément plus cher et ça réduirait l'utilisation de l'essence. Les taxis volants fonctionnant à l'hydrogène ou à l'électricité, ça polluerait moins que les voitures.

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

On peut rigoler, mais il y a 50 ans si quelqu'un avait dit que Paris-Marseille coûterait moins cher en avion qu'en train, on éclaterait de rire, mais on y est.

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

Je confirme qu'on n'a pas pris en compte ce genre de projet. Je pense que c'est difficile de prendre en compte même si on l'avait su parce que c'est difficile à quantifier et à dimensionner. Et en plus, très objectivement, je n'en ai jamais entendu parler personnellement.

### **Seghir ZERGUINI (maître de conférences)**

Donc le problème en fait, c'est le péage pour les gens qui sont contraints par le domicile-travail, domicile-études. Est-ce qu'on peut imaginer des modulations dans le temps ? Par exemple aux heures de pointe justement, quand il y a ces gens-là contraints, on baisse au minimum le péage à 0,01 €, on ne peut pas le descendre à 0 puisque c'est interdit. Et aux heures creuses, rattraper la différence. Et aussi bloquer les poids lourds, ça je pense qu'on en est capable. Ils n'auront pas le droit de passer aux heures de pointe. Est-ce que c'est possible, ça ? De bloquer les poids lourds, notamment du transit, et de réduire le tarif quand les gens contraints se déplacent ?

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

Alors il y a des modulations tarifaires horaires. Il y a eu des réflexions menées avec les transporteurs et qui vont se poursuivre dans l'année à venir. Déjà on va essayer de faire des tests sur la barrière de péage d'Atlandes, alors elle est un peu loin la barrière de péage de Saugnac-et-Muret, de façon à essayer de faire payer plus cher les poids lourds pour qu'ils

évitent de passer à l'heure de pointe et moins cher aux autres heures. C'est très encadré. Il y a des réflexions en cours, ce n'est pas encore abouti. C'est pénalisant pour les transporteurs locaux parce que ce que c'est les transporteurs locaux qui viennent desservir l'agglomération en nourriture, notamment aux heures de pointe. Et donc eux, ils nous disent que c'est "dégueulasse" pour eux parce que c'est eux qui payeraient le sur péage alors qu'ils sont contraints, ils viennent pour alimenter l'agglomération. Donc c'est un sujet qui a été évoqué et ça avait été évoqué dans la presse. Bordeaux Métropole en avait parlé et c'est à la demande de Bordeaux Métropole qu'on a analysé ces choses-là. Pour l'instant, ce n'est pas encore abouti.

Ensuite, les interdictions de poids lourds aux heures de pointe. Ça, c'est quelque chose qui a été regardé depuis assez longtemps, et ça cause de gros problèmes en fait. Ça pose un problème juridique pour l'entrave à la libre circulation. Mais ça pose des problèmes techniques qui sont énormes en termes de stockage. Où stockerait-on ces poids lourds le temps qu'ils avancent ? Déjà quand on voit pour faire une aire de service de poids lourds, comme c'est difficile parce que personne n'en veut à côté de chez soi des poids lourds, surtout si on a la chance d'avoir des poids lourds frigorifiques qui sont bruyants, etc. Donc ces aires de stockage, il faudrait qu'elles soient construites, qu'elles soient énormes et personne n'en veut à proximité. Et il y a également un autre sujet : comment on fait vérifier l'interdiction ? Qui est du grand transit ? Qui est là pour desservir l'agglomération ? Les forces de l'ordre pour faire vérifier ces interdictions ? Et comment on remet les poids lourds dans le trafic ? Parce que si on les réinjecte tous au même moment, on se retrouve avec des murs de poids lourds où les gens ne peuvent plus s'insérer, notamment sur la rocade. Donc ce sont des sujets où pour l'instant, on estime que ce n'est pas faisable. Ça pouvait paraître une bonne idée, mais il a été estimé que c'était, à la fois juridiquement et techniquement, pas faisable.

### **Seghir ZERGUINI (maître de conférences)**

Comment ça se passe à Paris, en région parisienne, à la fois sur le périph et sur l'A86 ? Tous les poids lourds qui arrivent ici, ils viennent du Benelux. Donc il y avait une étude qui a été faite il y a quelques années sur le périph parisien. À 2 h du matin, il y avait que des poids lourds. Par contre aux heures de pointe, il n'y a pas beaucoup de poids lourds. Je ne sais pas, est-ce que c'est la loi ou ils évitent la congestion ?

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

Ce que nous disait la dame de l'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE), si vous avez l'occasion de visionner la réunion de Cestas qui a été une sacrée réunion où on a beaucoup parlé de péages. Ce qu'elle explique, c'est qu'assez naturellement quand même, les poids lourds ne vont pas volontairement dans les bouchons. S'ils peuvent éviter les heures de pointe, ils évitent parce qu'ils connaissent leur valeur du temps, et ça leur fait perdre du temps. Donc ceux qui peuvent éviter les heures de pointe, ils évitent et ceux qui y vont généralement, c'est ceux qui ne peuvent pas éviter parce qu'ils desservent. Donc en fait, c'est ça qu'ils nous expriment à nous quand on les rencontre. C'est cette réponse aussi qu'on avait eue sur les histoires de modulation. Ceux qui sont aux heures de pointe, mais ils ne viennent pas se s'engluer dans les embouteillages pour le plaisir, ils viennent s'engluer dans les embouteillages parce qu'ils n'ont pas beaucoup d'autres solutions compte tenu des contraintes que les chargeurs leur ont imposées.

### **Intervention du public**

Moi du coup ce n'est pas forcément par rapport aux financements, mais pendant les travaux sur la route, comment ça va se passer ? Parce que comme ce sont des travaux pour éviter la congestion, est-ce que les travaux eux-mêmes ne vont pas créer de la congestion ? Est-ce qu'il va falloir adapter la vitesse, etc. ?

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

On a l'expérience de la mise à 2x3 voies de la rocade, effectivement. Les phases de travaux, ce n'est jamais un plaisir, il n'y a pas d'omelette sans casser les œufs. C'est un peu l'idée. C'est toujours compliqué. L'élargissement se fait dans le terre-plein central, on a de la place. Mais ça veut dire, comme sur la rocade, un renforcement de la bande d'arrêt d'urgence pour pouvoir reporter le trafic sur la bande d'arrêt d'urgence la voie la plus à droite, voie réduite, vitesse réduite. Alors la vitesse réduite à 70 km/h optimise l'écoulement normalement. Donc vitesse réduite à 70 et puis élargissement par le TPC. Ensuite on retransfère. Ça, je dirais que c'est la modalité qu'on utilise nous, quand on fait les projets "en régie". Mais un concessionnaire pourrait avoir des idées bien plus géniales que les nôtres, peut-être. Cela dit, dans les travaux qui sont prévisibles sur l'agglomération, ce ne seront pas les plus compliqués à mener. On a des choses sur A10/rocade où là, ce sera beaucoup beaucoup beaucoup plus compliqué de faire les travaux sous circulation. Mais de toute façon, l'idée sous circulation est de toujours maintenir les deux voies la journée, la nuit, sauf sur la rocade, les week-ends où on ferme la rocade entre deux échangeurs comme vous l'avez déjà vu quand on a mis en service l'été dernier la dernière

section. On ferme deux week-ends d'affilée, on fait le sens intérieur en une fois, sens extérieur, le week-end suivant. Et le lundi matin, tout le monde récupère sa rocade nickel. On maintient la plupart du temps deux voies de circulation à vitesse modérée, ce qui permet un écoulement du trafic.

### **Intervention du public**

Moi j'ai une question par rapport au financement. Est-ce que l'État, pour les travaux de la 2x3 voies, va mettre de l'argent ? Parce que pour l'échangeur qui mène jusqu'à Arcachon a eu de gros travaux récemment, et ce ne sont presque que des collectivités locales du sud bassin qui ont payé pour ces travaux. Donc est-ce que l'État va mettre de l'argent ou pas ?

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

Effectivement, les échangeurs de l'A660, Césarée et La Hume, ont été fait sous maîtrise d'ouvrage de l'État donc c'est nous qui étions en charge des travaux avec étude cofinancée. Mais l'intégralité des travaux a été financée quasiment à 100 % par la COBAS, il faut être clair. Les études, ça ne coûtait pas grand-chose par rapport aux travaux. Mais avec de la maîtrise d'ouvrage État, c'est pareil. C'est une question de priorisation des projets. Les échangeurs de Césarée et La Hume, au niveau régional, n'étaient pas considérés comme un projet sur lequel l'État allait mettre de l'argent. La COBAS a voulu que ce soit fait dans un délai rapide. Donc la COBAS a dit "Je finance à 100 %". Là, sur ce projet, l'État financerait une partie. La clé de cofinancement, elle n'est pas connue avant. La clé de cofinancement dépend vraiment du local. Sur la rocade, c'est du 50/50. À une autre époque, sur la rocade, c'était 75/25. Sur la RN134 dans les Pyrénées-Atlantiques, c'est 50/50. Dans le Lot-et-Garonne sur la RN21, c'est 60/40. Ça dépend vraiment du CPER et de ce qu'on discute avec les collectivités locales, et de comment l'État envisage la priorisation de ce projet par rapport à d'autres projets.

### **Intervention du public**

Pourquoi l'échangeur jusqu'à Arcachon n'est pas un projet prioritaire pour l'État ? Parce que ça apporte quand même, et surtout l'été, pas mal de budget à l'État avec tous les touristes qui vont visiter Arcachon ou la côte.

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

Dans la région, il y a des tas d'autres endroits où il y a des zones qui sont plus dangereuses, qui sont plus congestionnées. Mais comme je le disais tout à l'heure, à crédit contraint,

obligation de faire des priorisations fortes. Et donc ça a été jugé comme ça. Mais après, c'est très bien que la COBAS ait choisi de financer à 100 %.

### **Intervention du public**

Moi j'aurais une question par rapport à la privatisation. Dans le cas où on élargit à trois voies sur toute la longueur de l'autoroute, ce serait donc privatisé si j'ai bien compris ?

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

C'est une société concessionnaire, il y a un appel d'offres. Différents groupements postulent pour obtenir un contrat. Et dans ce contrat, il y a la construction de la troisième voie et ensuite l'exploitation et l'entretien, pendant un nombre d'années défini, de l'ouvrage. Le nombre d'années tel qu'il est prévu dans nos études actuellement, c'est 40 ans. Ça veut dire que pendant 40 ans, la société concessionnaire est en charge de la construction, de la mise en place des portiques, de la perception du péage et de l'entretien et de la maintenance de la route. C'est-à-dire qu'elle doit faire des travaux réguliers pour que, le jour où elle remet l'ouvrage à l'État, l'ouvrage soit en bon état. Tout à l'heure, vous parliez de l'usure des routes. Par exemple, sur ce type de section, il faut refaire la couche de roulement tous les huit ou dix ans, compte tenu du fait qu'il y a beaucoup de poids lourds. Sur l'A66, il n'y a pas de poids lourd du côté de l'Ariège, il faut la refaire tous les 20 ans. Ce sont des choses qu'on met en contrat pour qu'après, l'État concédant puisse récupérer un ouvrage qui soit dans un état, avec généralement de gros travaux quelques années avant, en bon état.

### **Intervention du public**

Étant donné que l'on connaît la longueur, le nombre d'usagers et le tarif, est-ce qu'on sait combien cette autoroute va générer par an ? Et quand est-ce qu'elle va devenir rentable ? Est-ce qu'au bout de 20 ans, l'autoroute qui aurait été remboursée permettra de générer de l'argent ?

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

Il y a des modèles, c'est ce qu'on appelle l'étude de concessibilité. Cette étude, ce ne sont pas des choses qu'on peut rendre publiques parce que ça biaise la concurrence derrière. Mais pour qu'il y ait un concessionnaire qui vienne, il y a forcément une rentabilité financière. Sinon le concessionnaire n'arriverait pas à avoir des emprunts et à venir faire les travaux. Par contre, ce qu'on prévoit maintenant dans les contrats de concession et qui n'existait pas dans les anciens contrats, ce sont des clauses qu'on peut appeler "clauses de retour à bonne fortune" ou plutôt maintenant "clause de partage des fruits de la concession". C'est-à-dire qu'on base le contrat sur une rentabilité espérée. L'État choisit celui qui au final le coûte moins cher à tout le monde et fait le mieux le travail. Cette rentabilité espérée, tous les ans, il est vérifié que le concessionnaire n'est pas au-delà de ce qui est prévu au contrat. Et s'il est au-delà, cette clause, il y en a une dans le contrat d'Atlantes par exemple, elle dit que les sous de la concession sont partagés entre l'État et le concessionnaire. Donc s'il y a un peu plus que ce qui est prévu, il garde un profit et il en donne une partie sous forme de redevance à l'État, de façon à ce qu'il "ne se fasse pas de l'argent au-delà de ce qui était prévu au contrat initial". Donc ça, c'est une chose qui existe dans les nouveaux contrats.

### **Intervention du public**

Si j'ai bien compris, au bout d'un moment, cette autoroute va être remboursée d'elle-même à force de payer le péage. Et quand on arrivera à la rentabilité, l'argent qu'on va ajouter en passant le péage, une partie de cet argent va revenir à l'entreprise et l'autre partie va revenir à l'État ?

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

Déjà, de par l'impôt sur les sociétés que payent les sociétés concessionnaires, etc. Et effectivement c'est le système. Il ne faut pas oublier que pendant toute la durée de vie de la concession, le concessionnaire fait l'entretien, l'exploitation et le gros entretien de façon à remettre un ouvrage en état. Par exemple, quand c'est un ouvrage compliqué comme le viaduc de Millau qui est concédé, il va falloir qu'à la fin de la concession il révise tout et refasse tout de façon à remettre un ouvrage pouvant avoir une durée de vie encore équivalente. Donc il y a tous ces garde-fous qui sont dans les nouveaux contrats de concession, et qui n'étaient pas forcément écrits comme ça précédemment.

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

On arrive à la conclusion de la réunion. Je vais laisser la parole à une des garantes, puis au directeur du département.

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

Je voulais vous dire que je suis enchantée de cette réunion parce que nous avons eu de très bonnes questions. Franchement, c'était très intéressant de discuter avec vous. Merci beaucoup.

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

Nous aussi on voulait vraiment vous remercier pour votre présence et toutes vos questions pertinentes. Donc, vous n'allez pas nous lâcher comme ça. On compte sur vous, parce que ce qu'on n'a pas dit du tout depuis le début en fait, c'est que la concertation dure jusqu'au 30 avril. Donc on a encore du temps pour que vous puissiez venir sur les ateliers. Là, c'est vraiment un atelier de travail et ce serait vraiment intéressant de partager ce débat avec vous. Il y a la plateforme. Comme vous l'avez compris aussi, c'est vrai que j'ai oublié de le dire, mais Béatrice l'avait précisé, il y a le dossier de concertation qui est beaucoup plus complet que ce que vous avez là. Vous avez bien le calendrier avec tous les autres moments de débat. Et encore une fois, un grand merci et on compte sur vous pour la suite jusqu'au bout.

**Jean-Marc, Chef du département MLT à l'IUT de Bordeaux**

J'espère que ce débat se poursuivra, que vous en retiendrez quelque chose pour vos études, mais aussi par rapport à votre vie professionnelle dans le secteur de la politique et dans le secteur du transport. Je vous remercie, comme tous les acteurs de cette matinée : les garantes, les personnes de la DREAL. Bien entendu, dans le futur, si vous aviez d'autres situations équivalentes, vous pourriez penser à nous. Merci à monsieur Zerguini de s'être occupé de l'organisation, et merci à tous pour vos questions et la richesse de ce débat.