



Concertation préalable du public
Verbatim de la réunion publique de Cestas
Jeudi 23 février 2023



Environ 180 personnes ont assisté à la troisième réunion publique de la concertation sur le projet de poursuite d'aménagement de l'A63/A660 qui s'est déroulée à Cestas le 23 février 2023. S'y sont ajoutées 15 personnes connectées à Zoom ou YouTube, et pouvant intervenir à distance. La réunion s'est déroulée en présence des garantes de la concertation, Madame Juliot et Madame Thenet, ainsi que de la secrétaire générale de la préfecture de la Gironde et sous-préfète de Bordeaux, Madame Le Bonnac. La DREAL Nouvelle-Aquitaine était représentée par Isabelle Lasmoles, Béatrice Panconi et Cyril Edmond.

Introduction

Jean VEYRAT (animateur)

Bonsoir à tous, je vous invite à prendre place. Nous allons bientôt commencer la réunion. Il y a quelques places libres au fond et quelques chaises entreposées à l'arrière de la salle. J'en profite pour vous souhaiter la bienvenue à cette troisième réunion publique sur la concertation sur l'aménagement de l'A63 en Gironde. Je suis Jean Veyrat, je vais animer cette réunion. Et puis, puisque nous sommes à Cestas, je vais tout de suite laisser la parole à monsieur Ducout pour un mot d'accueil.

Pierre DUCOUT (maire de Cestas)

Madame la secrétaire générale de la préfecture, Mesdames et Messieurs, je me permets de saluer monsieur le maire de Canéjan, conseiller départemental, les élus qui sont ici. Je suis particulièrement heureux de vous voir nombreux pour cette réunion dans le cadre d'une concertation, dite préalable, sur le projet de l'État d'aménager l'autoroute A63 dans la section entre Pessac-Canéjan, puisque ça démarre là, jusqu'à Salles, qui n'a pas été mis en son temps à deux fois trois voies. Alors juste deux ou trois remarques à ce niveau-là. C'était en 2006 qu'il y a eu l'enquête pour le passage à deux fois trois voies entre Bordeaux et Bayonne. Le morceau qui nous concerne, entre Pessac-Canéjan et Salles, n'a pas été mis à deux fois trois voies à ce moment-là, parce que dans le dossier il était indiqué qu'en même temps devait se faire un grand contournement. Alors naturellement, ce grand contournement, pour aider au débat, n'a pas été fait. Simplement, vous me permettez d'indiquer qu'à partir du moment où vous avez dû voir dans les journaux que l'agglomération de Bordeaux est la première agglomération, disons de province, à être saturée et thrombosée par la circulation, que ce sont des sujets évidemment importants et me permettant de dire, puisque j'avais participé il y a 50 ans, au premier schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine de Bordeaux, que si on avait fait en même temps que le tramway ce qu'on avait prévu au pour les des infrastructures routières, on circulerait bien aujourd'hui dans l'ensemble de l'agglomération bordelaise, voire sur le couloir entre Bordeaux et Arcachon.

Par rapport à cela, je ne veux pas être plus long. Simplement indiquer que nous sommes, madame la Secrétaire générale, vous le savez, aujourd'hui, saturés dans nos traversées de bourgs. Néanmoins, il y a un petit peu de moins mal depuis quelques mois, à partir du moment où il y a eu un développement du télétravail. Et j'étais ce matin depuis Cestas en allant sur Marcheprime et Mios où j'ai vu mes collègues de Marcheprime et Mios, il y avait quelques blocages sur l'autoroute. Par contre, j'y allais pour voir le déploiement de la fibre que nous sommes en train de déployer pour l'ensemble du département. Et c'est évidemment un élément

parmi d'autres qui peut réduire éventuellement la circulation, étant entendu que le droit à la mobilité est un élément primordial. Et je ne veux pas être plus long et laisser la parole à madame la Secrétaire générale. Merci de votre écoute et on participera après à des échanges pour éclairer le projet, évidemment, et la position des uns et des autres.

Aurore LE BONNEC (secrétaire générale de la préfecture de Gironde, sous-préfète de Bordeaux)

Merci Monsieur le Maire. Tout d'abord, je vais commencer par vous remercier de nous recevoir dans votre commune, dans ce beau lieu. Et effectivement, si vous êtes peut-être parmi les plus anciens, les plus expérimentés de cette commune, moi je suis sûrement la plus récente de cette commune puisque je suis arrivée il y a à peine trois mois sur votre territoire. Donc je le découvre, ça devient mon territoire puisque j'ai la joie et l'honneur d'être Secrétaire générale de la préfecture. Mais j'ai surtout la joie et l'honneur d'être votre sous-préfète ici. Donc je suis dans mon arrondissement et je suis très heureuse d'être avec vous ce soir pour cette question majeure pour votre quotidien. Alors moi, comme je ne connais pas aussi bien l'histoire de l'A63 si je puis dire, ou en tout cas de la mobilité à Bordeaux, j'ai pris quelques petites indications que je vais suivre dans mon propos introductif, je ne vais pas faire trop long pour pouvoir laisser place aux échanges. Mais après ces remerciements à vous, Monsieur le Maire, je voulais vous remercier toutes et tous pour votre mobilisation ce soir. Vous êtes nombreux et vous êtes là à l'occasion de la troisième rencontre des cinq réunions publiques de concertation organisées sur le projet de mise à deux fois trois voies de l'A63 dans notre département de la Gironde.

Ce projet de poursuite de l'aménagement de l'A63-A660 concerne une section de 35 kilomètres de l'A63 en Gironde : entre la rocade bordelaise et la section concédée à Atlandes, ainsi que l'A660 en direction d'Arcachon. D'où, d'ailleurs, la première réunion qui s'est tenue à Biganos sur l'arrondissement d'Arcachon il y a maintenant quelques semaines. Il s'agit en effet d'une section à deux fois deux voies, alors que l'A63 est à deux fois trois voies déjà sur le reste de l'itinéraire. Alors, comme vous le vivez chaque jour pour beaucoup d'entre vous, cet axe est extrêmement sollicité et il est important maintenant d'envisager ou de réenvisager, si je reprends les propos du maire, son aménagement quel qu'il soit aujourd'hui, sur une deux fois trois voies et non plus sur un contournement qui a été un projet cheminé, mais malheureusement à contrecœur je crois, Monsieur le Maire, abandonné en son temps. Alors le projet tel qu'il vous est présenté, il vise à répondre à des enjeux essentiels, tout d'abord à garantir une meilleure intégration de cet axe dans son environnement, c'est important de le dire, d'améliorer évidemment ce que vous vivez au quotidien, c'est-à-dire la fluidité et le fonctionnement de l'itinéraire actuel, et puis bien sûr d'améliorer les conditions de sécurité sur cet axe. Et c'est là-dessus que, je pèse mes mots, mais qui sont extrêmement appuyés,

puisque pour moi, les questions de sécurité, évidemment, pour l'État, c'est particulièrement important, c'est presque le plus important. La concertation avec le public, évidemment, c'est une étape nécessaire, je dirais même primordiale pour présenter le projet.

Les différents scénarios qui vont vous être présentés sont contrastés, mais ils ont le mérite de tous vous être proposés ce soir. L'idée est bien de débattre ce soir, de s'exprimer sur les scénarios envisagés, d'appréhender les avantages de chacune des solutions, les inconvénients aussi, et je sais que vous serez nombreux à les évoquer potentiellement, et de se prononcer finalement en fonction de ce que nous souhaitons pour l'avenir de cet axe. Alors, permettez-moi d'insister sur ce point. Les trois scénarios qui seront exposés dans quelques minutes correspondent à trois approches différentes les unes des autres, mais elles sont toutes réalistes. C'est important de le dire parce que souvent, dans les concertations, on se dit "une des solutions n'est peut-être pas réellement envisageable". Si, elles sont toutes réalistes. Et c'est là que prend aussi tout son sens ce débat. Cela ne signifie en aucun cas que l'on doive exclure toute nouvelle initiative ou toute créativité, bien au contraire. Je crois sincèrement qu'il faut faire confiance à notre intelligence collective. Une intelligence collective qui se veut ambitieuse, avec des idées nouvelles, mais aussi raisonnée et donc par essence raisonnable.

Cette concertation, Mesdames et Messieurs, doit être l'occasion de mesurer aussi votre ressenti, de pouvoir l'exprimer, d'entendre les contraintes de mobilité girondines bien évidemment, de questionner vos besoins, et je sais que vous les avez déjà formulés, d'analyser les formes de mobilité sur le territoire. Et cela pour l'ensemble des acteurs, qu'il s'agisse des habitants ou bien des professionnels, puisque c'est bien sur ces deux publics que nous devons agir. Cette concertation qui s'étale sur trois mois, du 30 janvier au 30 avril, si je ne me trompe pas, mesdames les garantes, elle prend plusieurs formes complémentaires et c'est là aussi l'intérêt. Tout le monde peut s'exprimer d'une façon ou d'une autre que cette expression soit virtuelle, au travers d'une plateforme, ou qu'elle soit au contact direct, comme ce soir avec tous les partenaires que vous avez autour de la table ronde. Et c'est l'occasion pour vous de vous exprimer, de poser des questions, de mieux comprendre les enjeux, de demander des précisions sur ce qu'on est en train de vous présenter, de mieux comprendre les solutions qui ont été envisagées et qui vont vous être présentées. Et puis de donner tout simplement son avis en connaissance de cause, après avoir écouté, après avoir débattu. Entre pairs d'abord, puisque vous êtes tous des habitants et des professionnels ici, mais aussi avec des experts des questions de mobilité qui sont présents pour vous aujourd'hui, les services de l'État et les collectivités qui sont les premiers à avoir une vision pour leur territoire et donc pour votre territoire.

Ce projet de mise de l'A63 présente de forts enjeux en termes de mobilité. Et cette concertation fait suite à la saisine de la Commission nationale du débat public du mois de février 2022. C'est

donc en mars 2022 que deux garantes ont été désignées pour veiller à la qualité de cette concertation : mesdames Marion Thenet, si vous voulez bien vous lever pour que tout le monde vous visualise, et Marion Juliot, présentes toutes les deux aujourd'hui. Je vous en remercie et je tenais vraiment à les saluer, à les remercier pour leur implication à faire de cette concertation un espace d'échange libre et éclairé, c'est important. Elles vous préciseront d'ailleurs dans quelques minutes les contours de la mission qui est la leur en tant que garantes, les contours de la mission de la CNDP, leur rôle et l'esprit dans lequel elles souhaitent que cette concertation ait lieu.

Je voudrais également remercier d'autres personnes ici présentes. Étant donné que cette réunion est dédiée au financement, nous avons d'autres partenaires peut-être un peu différents d'habitude, qui sont présents. Et je remercie madame Caroline Augé, monsieur Ducout, monsieur Jean-Alexandre Blanchard pour leur présence et leur participation à la table ronde consacrée à la thématique du financement. L'objectif de ce soir et que tout le monde puisse débattre autour de ce projet complexe, on sait que rien n'est simple sur ce sujet. On le voit bien : il y a déjà beaucoup de participations. Ça anime le débat, tant sur le volet des mobilités, mais aussi sur le volet du financement, de l'économie ou encore de l'environnement. Ce dossier est donc bien multifacette. C'est un moment important pour l'aménagement et les mobilités à moyen et long termes à la fois pour le quart sud-ouest de la Gironde, pour la métropole, pour le département et même au-delà. J'appelle de mes vœux cette soirée riche d'échanges francs, passionnés si vous le souhaitez, mais évidemment, et je le dis toujours avec beaucoup d'enthousiasme, dans le respect des avis de chacun s'il vous plaît. Je ne vais pas être plus longue et donner la parole à Monsieur Jean Veyrat qui anime la réunion de ce soir.

Jean VEYRAT (animateur)

Les présentations ont déjà été faites. Je vais rapidement vous présenter le programme de cette réunion. Dans un premier temps, le cadre de la concertation va être présenté par les garantes de la concertation. Ensuite, on passera à l'exposé de la DREAL avec d'abord le contexte du projet, puis les scénarios d'aménagement, un focus sur le financement. On vous expliquera ensuite comment se déroule la concertation et quels sont les différents moyens pour participer. Il y aura, spécificité de ce soir, une table ronde. Madame la Secrétaire générale de la préfecture a déjà présenté les participants. Le but de cette table ronde, c'est de vous donner à entendre des avis différents, des éclairages, des expertises à la fois locales et nationales. Et ensuite, vous aurez un temps de parole. Je vous laisse le micro, allez-y.

Présentation du cadre de la concertation

Marion JULIOT (garante de la CNDP)

Bonsoir, je suis Marion Juliot accompagnée de Marion Thenet. On est les co-garantes de la Commission nationale du débat public. Puisque plusieurs personnes nous ont posé la question, on va revenir rapidement sur notre rôle et sur le cadre de cette concertation. Avant de commencer, j'aimerais savoir qui connaît la Commission nationale du débat public, qui en a déjà entendu parler. Alors bien sûr, il y en a qui connaissent très bien. Merci pour cette information-là. Merci aussi pour votre présence à cette troisième réunion. Petit à petit on a de plus en plus de monde, donc merci pour votre participation.

La Commission nationale du débat public, qu'est-ce que c'est ? C'est l'autorité qui est garante du droit de la participation, qui est là pour vous permettre à tous de pouvoir participer dans de bonnes conditions. On a accompagné la maîtrise d'ouvrage pour l'organisation de cette concertation et on est une autorité administrative indépendante. On a été créé il y a 25 ans. On est donc organisateur de débats publics, plus d'une centaine de débats publics, plus de 300 concertations préalables organisées depuis de sa création. On est une autorité, donc on prend des décisions en notre nom propre. On est une autorité administrative, donc on agit au nom de l'État sur la partie information du public et la participation du public. Et on est une autorité indépendante, donc on est indépendant de la maîtrise d'ouvrage. On les a accompagnés dans la co-construction de cette concertation, mais on n'a pas de compte à rendre à la maîtrise d'ouvrage, pas de compte à rendre au pouvoir politique, au gouvernement. Comme je vous le disais, on est là pour garantir votre droit à la participation. C'est un droit qui fait partie de la Charte de l'environnement adossée à la Constitution française. C'est un droit qu'il faut faire vivre et que ce type de cadre, ces réunions publiques, ces ateliers permettent de faire vivre. Le droit à la participation s'inscrit en amont des prises de décision sur des projets, des plans et programmes. Il est très important de revenir là-dessus : au stade où l'on discute aujourd'hui, la décision sur le choix du projet qui sera mené n'est pas prise. Une concertation préalable est donc bien en amont de toute décision. L'idée, c'est de travailler, de débattre des conditions de mise en œuvre des projets, si mise en œuvre il y a. C'est aussi de travailler sur les conditions de faisabilité : comment on pourrait mettre en œuvre ces projets, sur quelles bases, quels sont les enjeux, quels sont les problèmes qui se posent sur le territoire et qui doivent être résolus via les projets ? Il s'agit aussi de discuter des impacts sur l'environnement puisque la Commission nationale du débat public s'inscrit dans le cadre de la démocratie environnementale, et d'accompagner tout au long des projets la question de l'information et de la participation du public.

Là on est en amont, avant la prise de décision, puis, si le projet est mis en œuvre, il y aura d'autres phases de concertation et vous aurez un droit de suivi, de regard sur les projets.

Je vais passer très rapidement là-dessus pour donner ensuite la parole à Marion. La Commission nationale du débat public a développé six grands principes pour que le débat

public et la concertation puissent prendre place dans les meilleures conditions. L'indépendance. La neutralité, on n'a pas d'avis sur le projet. On est là pour faire état de vos avis, des enjeux que vous identifiez. La transparence puisqu'on demande à ce que la maîtrise d'ouvrage mette sur la table tous les éléments dont elle a connaissance pour que vous puissiez apporter votre contribution de manière éclairée. L'argumentation puisque ce qui nous intéresse, c'est de savoir ce que vous pensez et pourquoi vous le pensez. L'égalité de traitement, avec l'importance que tout le monde puisse participer de la même manière, cela vous sera redit par la suite, d'avoir une attention à des prises de parole équilibrées. Et enfin l'inclusion, pour que toutes et tous puissent participer de la même manière dans le débat et dans la concertation. Il semblerait qu'il y ait des petits problèmes techniques, mais je passe tout de suite le micro à Marion.

Marion THENET (garante de la concertation)

Bonsoir à tous, je suis co-garante avec Marion. Au début sur toutes les concertations il n'y avait qu'un seul garant et on s'est rendu compte que c'était important d'être deux puisqu'on a un certain recul par rapport à ce type de concertation. C'est important d'avoir deux cerveaux pour encadrer toute cette concertation.

Pour faire écho à ce que vient de dire Marion sur les principes de la CNDP, bien entendu, les garants suivent ces principes et c'est très important pour nous. Alors on est avant tout indépendant, même si on dépend de la CNDP. Mais notre rôle est d'être complètement indépendants et on n'a aucun lien avec le projet, pour que ce soit clair pour tout le monde. Donc on signe, au départ, une charte par rapport à chaque projet traité, et on peut refuser une mission si on sent qu'on a des intérêts dans cette mission, ce qui n'a pas du tout été le cas ici. Donc notre mission, c'est de veiller au bon déroulement de la concertation et de faire en sorte qu'il y ait le respect de la participation. C'est important que vous preniez en compte le cadre de cette concertation et que vous compreniez qui est la CNDP. Ce qui est important de comprendre aussi, c'est qu'on a fait une étude de contexte avant de commencer cette concertation. Comme vous l'avez, on a été missionné au printemps dernier et on a fait une étude de contexte. C'est-à-dire qu'on a rencontré beaucoup de personnes, pour définir les modalités de cette concertation. Ce qui nous a amenées à travailler le dossier de concertation que vous avez en ligne.

Dans vos mains, vous avez une plaquette où est indiquée à la dernière page l'adresse du site : A63Nord.fr. Sur ce site vous allez trouver le dossier de concertation complet. Vous avez un certain nombre d'informations et souvent on va faire référence aux pages de ce dossier de concertation. Nous avons travaillé ce dossier de concertation avec la maîtrise d'ouvrage. Cette concertation a débuté fin janvier et va durer jusqu'à fin avril. C'est là où vous pouvez

effectivement vous exprimer lors de ces débats. On va vous laisser ce temps d'échange et vous aurez tout le loisir de le faire. Et il y a aussi la plateforme collaborative sur laquelle vous allez pouvoir poser vos questions et obtenir des réponses. Alors il y a un petit laps de temps entre les questions posées et les réponses, puisque la maîtrise d'ouvrage va donner les réponses que nous, avec Marion, on regarde avant qu'elles ne soient publiées. On a eu beaucoup de succès, énormément de questions, et on en est ravi. Vous pouvez donc vous exprimer sur cette plateforme. Vous voyez aussi au dos de la plaquette qu'il y a des ateliers qui vont avoir lieu sur l'environnement et la mobilité, et auxquels on vous invite à vous inscrire. C'est dans le cadre de ces ateliers que vous allez vraiment pouvoir faire avancer le projet. Encore une fois il y a trois scénarios qui sont proposés et qui vont vous être présentés, mais ce n'est pas un projet qui est finalisé, qu'on soit bien d'accord. Donc on peut faire évoluer ces scénarios, on peut en proposer d'autres. L'objectif est vraiment de débattre ce soir et jusqu'au 30 avril. Pour finir, une fois que la concertation terminée, nous avons un mois pour produire un bilan. Ce n'est pas un avis qu'on va donner, puisque ce n'est pas notre rôle. Par contre, on va rendre compte de cette concertation, comment elle s'est passée et on va rendre compte de vos arguments. C'est très important : on n'est pas dans le quantitatif, on est vraiment dans le qualitatif. Donc un argument d'une seule personne peut avoir autant de poids qu'un même argument qui va être émis par des centaines de personnes. Notre rôle est de veiller à tout ça.

Donc on compte sur vous pour participer que ce soit sur les débats ou que ce soit dans le cadre de la plateforme et des ateliers. Pour finir, notre bilan est publié un mois après la fin de la concertation. Puis jusqu'à l'enquête publique, il va y avoir ce qu'on appelle une concertation continue. Aujourd'hui, on est dans le cadre d'une concertation préalable. Dans le cadre de cette concertation continue, il y aura un ou deux garants qui seront là aussi pour assurer la continuité jusqu'à l'enquête publique. Le dossier, les rapports et les bilans de cette concertation feront partie du dossier d'enquête publique. Dernière chose, vous pouvez aussi communiquer avec nous par mail, mais l'idée est de communiquer via la plateforme afin que tout le monde puisse voir vos contributions et les réponses qui y sont associées. Vous pouvez tout à fait communiquer avec nous directement, mais il est plus intéressant, à notre sens, que ce soit partagé avec tout le monde. Voilà, donc je laisse la parole, vous pourrez nous interpellier lors des questions aussi si besoin.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Encore une fois, nous sommes désolés pour les problèmes techniques, mais nous allons rattraper le temps perdu. Comme l'a dit le maire de Gradignan avant-hier : "on continue la réunion jusqu'à épuisement des questions". Madame LASMOLES, c'est à vous pour commencer l'exposé du projet.

Présentation du projet

Isabelle LASMOLES (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Merci. Pour commencer cette présentation : un très rapide historique, même s'il a déjà été un peu esquissé tout à l'heure en introduction. Le nôtre commence en 2015 au lancement d'une étude sur le financement par concession, puisqu'il s'agissait de s'assurer de la faisabilité d'une concession. Cette étude a conclu que c'était réalisable. En 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures a examiné le projet. Cette instance nationale est d'ailleurs à nouveau en train de plancher sur la planification et les perspectives d'aménagement de toutes les grandes infrastructures au niveau national. Elle a rendu un rapport en 2018 que l'on peut trouver sur Internet dans lequel elle a examiné ce projet d'A63 en concession et a conclu que c'était un projet dont les études devaient se poursuivre. En 2021, après des étapes intermédiaires d'études, les collectivités ont été consultées sur un scénario en concession. Cette consultation a amené à conclure qu'il fallait aussi concevoir un scénario en aménagement partiel qui a la particularité, vous le verrez plus tard, d'être sur crédits publics. En 2022, saisine de la Commission nationale du débat public et mise à jour des études de trafic. Très importantes, ces études sont faites pour la concertation, mais elles sont poursuivies de manière continue puisque c'est un élément essentiel pour ce type de projet. Et enfin 2023, aujourd'hui, concertation du public qui a commencé le 30 janvier et qui se terminera le 30 avril. Comme l'ont dit Mesdames les garantes, elles établiront un bilan fidèle de toute cette concertation. Et il y aura également du côté du maître d'ouvrage, des enseignements qui seront tirés de tout ce qui aura été dit et échangé pour qu'au niveau ministériel, des décisions soient prises sur la suite du projet.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Bonjour, je vais vous parler plus particulièrement du projet, à commencer par son contexte. C'est un axe qui est très sollicité. En arrivée sur Bordeaux, il y a de 80 à 90 000 véhicules par jour avec un taux de poids lourds aux alentours de 17 %. Ensuite, en allant vers le sud, le trafic baisse un petit peu et atteint 60 à 70 000 véhicules par jour avec 18 % de poids lourds. Puis, en dessous de la bifurcation avec l'A660 (à l'échangeur n°22) il y a 30 à 40 000 véhicules par jour, mais avec un taux de poids lourds beaucoup plus important puisqu'il est de 30 %. Sur l'A660, le trafic est un peu plus modeste : entre 20 et 30 000 véhicules par jour, dont 6 % de poids lourds.

Cet axe est soumis à une combinaison d'usages. Les trajets domicile-travail sont majoritaires, notamment à l'arrivée sur Bordeaux, dans la zone où il y a le plus de trafic et le plus de

congestion. Il y a aussi un taux important de poids lourds en transit. On constate une saturation aux heures de pointe matin et soir, et les week-ends d'été. La capacité maximale d'une autoroute à deux fois deux voies est régulièrement dépassée à ces périodes. Le temps de trajet à vide, c'est-à-dire quand la circulation est complètement fluide, la nuit par exemple, est de 21 minutes. Ce temps de trajet peut parfois atteindre une heure au moment de la congestion. Cet axe a aussi une accidentologie qui est problématique : le niveau d'accident est huit fois supérieur aux références nationales. Cela veut dire que sur le même type de routes ailleurs en France, deux fois deux voies avec le même niveau de trafic (puisqu'il ne faut pas comparer des niveaux de trafic différents), il y a huit fois moins d'accidents. Ici, les accidents sont particulièrement concentrés dans la zone située à l'arrivée sur Bordeaux. Leur spécificité est qu'ils sont des accidents avec beaucoup de percussion par l'arrière, donc des accidents assez symptomatiques des phénomènes de congestion et de circulation en accordéon.

Les prévisions de mobilité sont à la hausse sur l'A63. Cet axe se trouve sur des territoires attractifs. Sur la carte du département de la Gironde, à l'ouest, les communes en vert sont les communes qui ont eu une augmentation de la population sur ces dernières années de 5 % et de 15 % pour les communes en vert foncé. À l'est, les communes girondines connaissent plutôt une baisse de la population, entre 5 et 15 %.

La croissance démographique à l'ouest du territoire entraîne, ne serait-ce que par l'augmentation du nombre de personnes, une augmentation de la mobilité. Il y a également une hausse de la mobilité individuelle depuis les années 60. Alors il y a eu le petit hiatus de 2020, mais c'est assez vite revenu à ce que c'était avant. L'alternative par le rail existe. La ligne Bordeaux-Arcachon est très utilisée puisque c'est la première ou deuxième ligne de la région en fonction des années, avec la ligne Bordeaux-Langon. Le potentiel de fret ferroviaire est relativement limité et très complexe à développer. Ces points sont plus détaillés dans le dossier de concertation.

Je vais maintenant vous présenter les trois scénarios d'aménagement. Aujourd'hui nous allons plus nous focaliser sur les financements, c'est pour ça qu'on est un peu plus rapide sur le contexte par rapport aux autres réunions. Tout d'abord, voici une vue d'ensemble de ces trois scénarios. Le scénario numéro un, ce n'est aucun aménagement routier : la situation reste comme elle est. C'est le scénario que l'on appelle, en tant que "routier", le scénario fil de l'eau. C'est un peu le scénario de référence dans toute concertation.

Le scénario numéro deux, c'est l'aménagement complet de l'axe (ou mise à deux fois trois voies complète) avec mise à niveau environnementale de l'A63 et de l'A660. Il s'agit d'un scénario complet par mise en concession.

Le scénario numéro trois, comme l'a dit madame LASMOLES, c'est un scénario qui est issu des échanges avec les collectivités lors de la phase de constitution du dossier de saisine de la CNDP. C'est donc un scénario avec un aménagement partiel sur crédits publics. Il est limité aux sept premiers kilomètres en sortie de Bordeaux, soit jusqu'au sud de l'échangeur n°25. Sur cette zone de sept kilomètres, il s'agit d'une mise à deux fois trois voies, et d'une mise à niveau environnementale. Par ailleurs, rien d'autre, pas de mise à niveau environnementale du reste de l'axe, pas de mise à niveau environnementale de l'A660.

Je vais maintenant vous présenter les intérêts et les limites de chaque scénario. Le scénario 1 "aucun aménagement" ne présente donc aucun aménagement, aucune mise aux normes, pas de voie dédiée aux véhicules à fort taux d'occupation, puisqu'elle ne peut pas être mise en place sur une deux fois deux voies. Ce scénario présente une circulation moyenne sur la totalité de l'axe de 66 000 véhicules par jour. Son coût est de zéro euro. Les intérêts de ce scénario : il ne présente aucun investissement, aucune imperméabilisation de sols puisqu'ils restent en l'état, pas d'émission de gaz à effet de serre en phase de construction. Les limites de ce scénario : une potentielle intensification de la congestion et corrélativement une perte d'attractivité des territoires, des reports de trafic sur les voiries secondaires, notamment en période de congestion, une dégradation du cadre de vie des riverains tant autour de l'axe A63 que le long des voiries locales, un risque accru d'accidents (l'accidentologie étant fortement liée à la congestion et à la circulation en accordéon), et pas de possibilité de voie réservée aux transports en commun.

Le scénario 2 "aménagement complet en concession" présente les caractéristiques suivantes : 35 kilomètres de mise à deux fois trois voies, une mise aux normes complète de l'A63 et de l'A660, la possibilité d'une voie dédiée aux véhicules à fort taux d'occupation (dont la longueur sera étudiée ultérieurement). Ce scénario présente une circulation moyenne sur l'A63 de 65 500 véhicules par jour, un gain de temps de 5 à 10 minutes suivant l'heure de pointe du matin ou du soir en moyenne. C'est-à-dire que les jours où c'est fortement congestionné, le gain de temps sera bien supérieur. Les études de trafic montrent que la mise à deux fois trois voies permet de revenir aux 21 minutes de temps de parcours en situation fluide. Donc on considère que la mise à deux fois trois voies ramène la fluidité sur l'A63. Le coût de ce scénario est de 290 millions d'euros hors taxe et une mise en service prévue pour fin 2033. Les intérêts de ce scénario : une amélioration nette des conditions de circulation (fluidité, fiabilité) et de la sécurité, un gain de temps, j'en ai parlé tout à l'heure, une meilleure protection de l'environnement. Aujourd'hui cet axe ne dispose pas d'assainissement routier par exemple, ni de passage faune (petite faune ou la grande faune) que ce scénario permettrait d'aménager. Il prévoit également la mise en place de protections acoustiques : cinq kilomètres de mur acoustique et de trois kilomètres de merlons acoustiques. Les merlons sont des buttes de terre

érigées lorsque l'espace nécessaire est disponible, et les murs acoustiques sont similaires à ceux présents le long de la rocade. Ce scénario ne comprendrait aucune dépense publique. Le péage est la première limite de ce scénario : 0,04 € TTC au kilomètre pour les voitures et 0,20 € hors taxe pour les poids lourds. Cela peut induire un report de trafic sur les voiries secondaires. Enfin, la construction est émettrice de gaz à effet de serre.

Le scénario 3 "aménagement partiel sur crédits publics" présente les caractéristiques suivantes : sept kilomètres de mise à deux fois trois voies, mise aux normes sécurité et environnement sur ces sept kilomètres, possibilité d'une voie dédiée sur ses sept kilomètres, circulation moyenne de 69 500 véhicules par jour, 2 à 4 minutes gagnées en moyenne. Il ne permet pas de revenir aux 21 minutes de temps de parcours en situation fluide. Donc on améliore la situation, mais on ne revient pas à la fluidité. Un coût de 54,5 millions d'euros hors taxe pour une mise en service début 2034. Alors pourquoi sept kilomètres ? Les crédits publics étant relativement rares, nous avons essayé de trouver un scénario qui permettrait d'améliorer la situation à l'endroit où il y en a le plus besoin, tant en termes de trafic qu'en termes d'accidentologie. Il faut savoir que plus de 50 % des accidents ont lieu dans la zone entre l'échangeur n°25 et la rocade bordelaise. Ce scénario traite la zone la plus problématique, ces sept kilomètres, en optimisant le rapport entre le coût sur crédits publics et le traitement des problèmes de circulation.

Les intérêts de ce scénario sont l'amélioration des conditions de circulation à l'approche de Bordeaux, un gain de temps plus limité, une mise aux normes environnement et sécurité limitée aux sept kilomètres en approche de Bordeaux, et la mise en place des protections acoustiques. Alors il se trouve que c'est la même chose que pour le scénario 2 puisque toutes les protections acoustiques liées à la mise à deux fois trois voies sont localisées dans cette zone-là (cinq kilomètres de murs et trois kilomètres de merlons). Ce scénario comprend également la gratuité pour les usagers, puisque c'est le contribuable qui paie, ainsi que la maîtrise du trafic sur les voiries secondaires. Première limite de ce scénario : l'investissement est supporté par le contribuable national et local, comme nous le verrons tout à l'heure. Aussi, le risque de congestion est persistant lors des pics de trafic, il n'y a pas de mise aux normes environnementales de l'A660, et des émissions (plus modérées) de gaz à effet de serre lors de la construction.

Avant de passer à la table ronde, je vais vous apporter quelques précisions sur les systèmes de financement, à commencer par la concession et le péage. La perception du péage se ferait par portique avec un système de flux libre : il n'y a pas de barrière de péage en pleine voie, comme ce que vous pouvez connaître à Saugnac-et-Muret. Ce sont des portiques placés entre chaque échangeur. Au passage du portique, le tarif appliqué correspond au nombre de kilomètres parcourus multiplié par le tarif kilométrique, de telle sorte que l'utilisateur paye

strictement le nombre de kilomètres qu'il fait. Le paiement serait automatisé, sans arrêt aux barrières de péage, donc plus de fluidité et de rapidité, et beaucoup moins de consommation foncière puisqu'un portique ne consomme pas d'espace. Il y a différentes approches sur leur localisation. Le péage doit respecter le principe d'égalité de l'utilisateur. C'est pour ça qu'il y a des portiques entre chaque échangeur, pour que l'utilisateur paye exactement le kilométrage qu'il fait. Il y a des possibilités d'approches dérogatoires. Vous pouvez regarder aux pages 56-57 du dossier de concertation, si ma mémoire ne me fait pas défaut, avec des possibilités de ne pas mettre de portiques aux extrémités. Cela permettrait, par dérogation, de créer certains itinéraires gratuits. Comme je disais, mais ça vous sera expliqué plus longuement tout à l'heure, le principe d'égalité devant le péage est appliqué : pas de gratuité intégrale pour une catégorie d'utilisateurs. Il y a la possibilité de laisser des sections gratuites et de moduler le tarif. La plus grosse modulation tarifaire possible, c'est le péage poids lourds par rapport aux péages des véhicules légers. Là, nous avons porté le rapport péage des poids lourds sur péage des véhicules légers au maximum de ce qu'il est possible de faire. Les tarifs sont encadrés par la loi et la jurisprudence. Et il peut y avoir des abonnements pour les usagers réguliers, notamment les usagers en domicile-travail. Mais il n'y a pas besoin de justifier que c'est du domicile de travail, c'est un abonnement fréquence. Pour mémoire : 0,04 € TTC pour les véhicules légers et 0,20 € hors taxe pour les poids lourds.

Par comparaison, voici les péages kilométriques sur les autoroutes alentour pour les véhicules légers : A65 0,16 €, A64 et Atlandes sont à peu près au même niveau (0,07 €), et puis A10 (0,10 €) et A62 (0,08 €). On a également mis les tarifs poids lourds, ce qui permet de voir que le rapport véhicules légers / poids lourds qui est quand même assez fort, très fort. 24 cts c'est pour que vous puissiez voir le rapport entre les deux, on a mis les poids lourds en TTC alors qu'en fait les poids lourds, généralement, sont en hors taxes.

Les financements par crédits publics, ce sont les CPER (contrats de plan Etat-Région) et le partage des coûts entre l'État et les collectivités. Des choix sont faits entre des opérations et des clés de répartition qui sont en fonction des enjeux. Quand je dis des choix qui sont faits entre les opérations, c'est au niveau régional. La répartition du financement entre État et collectivités est variable selon les lieux, les enjeux... Elle est variable, et on ne la connaît pas à ce jour.

On a voulu faire ce petit focus sur "qui circule sur l'A63 ?", et "qui paierait ?". Ces calculs qui ont été faits en moyenne, parce qu'on ne pouvait pas prendre le trafic en approche de Bordeaux et les taux en approche de Bordeaux ou le trafic au sud de la bifurcation. Ça n'avait pas de sens. Donc on a fait une moyenne du trafic sur l'ensemble de l'axe et une moyenne des taux sur l'ensemble de l'axe. Ça nous amène à voir que si on ajoute les véhicules légers locaux aux véhicules légers en transit, on a près de 70 % du trafic qui est du véhicule léger. Le reste, à

peu près 30-31 % du trafic, est du poids lourd en transit et desserte locale. Ça permet de se rendre compte de la répartition moyenne du trafic. Ensuite, qui payerait ? Dans le cas du scénario deux, le rapport taux de péage camion / voiture qui est indiqué, les poids lourds supportent la charge du financement à plus de 73 %. Et à l'inverse les véhicules légers : 19 et 8 %, donc la répartition s'inverse. On a 70 % du trafic qui paye en gros moins de 30 % de l'investissement. Dans le cas du scénario trois, ce sont les contribuables qui payent : tant les contribuables nationaux que les contribuables locaux, en fonction d'une clé de financement à définir. Les contribuables contribuent par le biais de l'impôt sur le revenu, des impôts locaux, de la TVA.

Pour conclure, comment participer? On s'est déjà rencontré trois fois. La concertation a été ouverte le 30 janvier 2023, avec une première réunion publique à Biganos le 31 janvier, deuxième réunion à Gradignan il y a deux jours. Aujourd'hui : cette réunion qui est spécifique "péage" avec une table ronde et puis la possibilité de poser des questions ici, à Cestas. On aura ensuite deux semaines un petit peu particulières puisqu'on va avoir un système d'ateliers. Vous pouvez aller sur le site si vous souhaitez participer aux ateliers, il faut s'inscrire. Il y a encore des places. Il y aura un atelier consacré à l'environnement le 7 mars et ensuite trois ateliers mobilités. Sachant que les ateliers mobilités, ils ont plutôt été choisis par zone géographique. Parce que la mobilité, les enjeux ne sont pas forcément tout à fait les mêmes suivant la proximité avec Bordeaux. L'inscription se fait sur le site Internet. Et puis on a quelque chose qui est spécifique et qui nous a été demandé par les garantes pour faire participer les jeunes générations qui ne viennent pas forcément naturellement aux réunions publiques. C'est un débat avec des étudiants de logistique de l'université de Bordeaux. Ce sera le 9 mars, c'est spécifiquement pour eux. Ensuite on aura une réunion publique à Salles le 4 avril, une réunion publique le 25 avril et la clôture de la concertation le 30 avril. Il y a également des débats mobiles, ce sont des personnes qui viennent sur les aires de repos, dans certaines zones d'activités, à la rencontre des gens pour qu'ils puissent s'exprimer. Les dates des débats mobiles sont également sur le site Internet et les informations pratiques en ligne (dossiers de concertations et plaquette de synthèse) sur le site www.A63Nord.fr. S'y trouve aussi le registre en ligne. Donc vous pouvez y déposer vos avis. On en a déjà plus de 1500 en trois semaines. Vous pouvez lire les avis des autres personnes une fois qu'on les a mis sur le site. Mais comme disait madame THENET, 1500, on est un petit peu submergé puisqu'il faut qu'on fasse les réponses et on essaie de répondre dans la mesure du possible en termes de rapidité. Les réunions sont en direct avec participation en présentiel, mais là il y a aussi des gens sur Zoom qui nous suivent. Et ensuite, si vous voulez revoir la réunion, vous pouvez, elles seront mises sur le site.

Table ronde

Jean VEYRAT (animateur)

Merci beaucoup. Nous allons maintenant passer à la table ronde. Alors je vais inviter les quatre participants à gagner la tribune ou la scène si on peut dire, la petite scène. Madame LE BONNEC et Monsieur DUCOUT que vous connaissez déjà, qui ont déjà pris la parole. Madame AUGÉ, représentante des transporteurs routiers en Aquitaine, et Monsieur BLANCHARD, de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités, autrement dit du ministère des Transports. Cette table ronde va durer environ 30 minutes. Le but est de vous apporter un éclairage. Ensuite, on passera aux questions. Vos questions peuvent s'adresser à la DREAL, mais elles peuvent aussi s'adresser aux personnes qui sont à la table ronde. C'est même tout l'intérêt de cette réunion. Est-ce que nous sommes tous prêts ? Alors je vais poser la première question à Monsieur DUCOUT : en introduction, vous avez déjà un peu parlé de l'historique et de ce qui a pu amener à la situation actuelle. Est-ce qu'à la lumière de l'histoire de cet axe et des expériences que vous avez pu avoir, quelles sont les leçons que l'on peut retenir et comment est-ce que les décisions passées expliquent la situation actuelle et pourraient guider les futurs choix ?

Pierre DUCOUT (maire de Cestas)

D'abord, je veux indiquer que dans la solution trois, l'échangeur n°24, c'est donc un échangeur qui est encore sur Cestas qu'on appelle l'échangeur de Pierroton qui fait, si vous voulez, Saint-Jean-d'Ilac, Pierroton jusqu'à Saucats. Évidemment, faire ce morceau peut permettre d'éviter des zones de circulation relativement importantes, c'est-à-dire la sortie Cestas-Canéjan et également le ralentissement provoqué par l'aire de service. Donc maintenant, sur les questions historiques, je redis ce que j'ai dit tout à l'heure, c'est à dire que ce qui avait été prévu au moment où l'État avait lancé un schéma directeur, puisque c'était l'État qu'il lançait, mais avec une commission d'élus dont je faisais partie, qui le regardait, si ça avait été fait comme la plupart des autres grandes agglomérations nationales, j'étais dans les travaux publics à l'époque, j'avais travaillé dans pas mal d'endroits différents, on circulerait correctement. Deuxièmement, vous aviez Sud-Ouest, qui était représenté ici, disant en octobre 2021 que l'État n'avait pas abandonné le contournement. Alors en octobre 2021, c'était marqué comme ça dans Sud Ouest et je pense qu'après, le nouveau gouvernement a dit "C'est abandonné". Donc, simplement, ce sont ces éléments-là qui sont à prendre en compte. L'autre élément, c'est que nous, à une certaine époque, dans nos secteurs, on était intéressé évidemment pour que ce contournement se fasse. Ce qui fait que sur l'autoroute, il y aurait eu a priori beaucoup moins de poids lourds.

Ensuite, il y a aujourd'hui des réflexions sur ce qui est complémentaire au routier et où là ce n'est pas trop simple. Mais je ne veux pas aller plus loin maintenant par rapport à ça pour laisser la parole aux autres personnes. Simplement dans ce qui a été dit aussi, nous on est concernés dans nos secteurs par deux éléments : le bruit et la sécurité évidemment, mais le risque principal, parce que c'est également en 2021 que nous avons pris des délibérations dans l'ensemble de nos communes dans le même sens, pour être contre le passage à deux fois trois voies avec péage, parce que ça présente pour nous principalement que des ennuis avec des risques de reports de circulation qu'on voit partout. Alors certains peuvent dire qu'il y en a plus ou moins, mais dans tous les cas, c'est quelque chose qui est un des gros problèmes.

Donc voilà où on en est actuellement. Il est possible que l'État, comme ils ont changé cinq ou six fois, c'est normal, reprenne avec les élections de 2026, d'autres projets. Vous savez qu'il y avait eu également un projet de grand contournement ferroviaire en son temps. Et évidemment, il faut voir les délais de réalisation pour voir ce que pourraient donner éventuellement les lignes à grande vitesse qui sont plus ou moins lancées aujourd'hui, avec des délais très importants. Dans ce cadre-là, puisqu'il y a des complémentarités entre les modes de déplacement, il faut savoir qu'il y a 50 ans la Chambre de commerce nous avait demandé de faire à Cestas une zone d'accueil d'entreprise embranchée fer. On a eu au départ une douzaine d'entreprises qui étaient embranchées. Aujourd'hui, on n'a pratiquement plus personne et c'est évidemment un problème. Et je termine en disant qu'à l'époque, comme parlementaire, j'avais fait une proposition de loi pour dire que c'était interdit pour un poids lourd de faire d'un seul coup plus de 600 kilomètres uniquement en poids lourds pour le fret. Et si on faisait plus de 600, il fallait prendre la voie ferrée. Alors, tous ces éléments-là, évidemment, c'est à regarder aussi avec ce que je disais tout à l'heure : un petit peu de diminution des déplacements, avec en particulier le télétravail. Dans un an, on aura fini d'embrancher tous les Girondins à la fibre, et c'est un élément qui peut permettre le télétravail. Donc il faut prendre ça en compte, les aménagements routiers qu'on fait, de fait, les questions de transports en commun. Actuellement, on a la compétence transports en commun dans le cadre de notre communauté de communes. Toujours est-il qu'on avait pris cette délibération en 2021 "contre" et qu'on va suivre ce qui se passe dans la mesure où on reprendra une délibération naturellement à l'issue de cette concertation.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci beaucoup Monsieur DUCOUT. Ma question suivante est pour Madame LE BONNEC. L'État a proposé dans cette concertation un système de financement par concession, un autre système de financement par crédit public. Quels sont les enjeux de ces différents modes de

financement et est-ce qu'il y a une position particulière de l'État en fonction des situations sur ces différents modes de financement ?

Aurore LE BONNEC (secrétaire générale de la préfecture de Gironde, sous-préfète de Bordeaux)

Oui, il faut peut-être rappeler quand même que depuis les années 50, l'État a confié le développement de ces axes routiers aux contrats de concession pour une raison simple : pour accélérer son développement et pour en sécuriser le montage tout simplement. Donc on a confié collectivement le financement, la conception, la construction, mais aussi l'entretien, l'exploitation et la maintenance des autoroutes depuis cette date à des sociétés concessionnaires avec lesquelles nous sommes liés par contrat. Ce contrat, il permet une chose extrêmement importante, celle d'assurer un très haut niveau de service à l'utilisateur. Et ça rejoint une de mes premières préoccupations, celle dont je vous parlais tout à l'heure, qui est celle de la sécurité sur la route, car un réseau bien entretenu, c'est un réseau qui assure la sécurité des usagers. Ça, c'est important. La concession par le poids de l'histoire, la concession par sécurité. La concession aussi parce qu'elle permet d'équilibrer financièrement l'opération, puisque c'est un montage qui permet d'assurer les délais de réalisation tout simplement, qu'on espère le plus court possible. Mais qui, on le voit dans la présentation des projets, nous amène déjà à 2033. Donc ce montage-là, en tout cas au travers de tiers qui peuvent assurer le financement pluriannuel, permet de garantir ce délai de réalisation.

Et puis on ne se le cache pas, c'est un des sujets, il s'agit du principe de l'utilisateur payeur et non pas du contribuable payeur. C'est une logique qu'on assume ou qu'on n'assume pas. Moi, je la trouve tout à fait pertinente puisque l'utilisateur c'est celui qui utilise la route, comme lorsqu'on utilise le train on paye son ticket. Le gros avantage de ce système là, dans cette configuration-là, c'est que l'effet volume est tellement important que finalement le coût du péage est extrêmement faible. Et comme on le disait tout à l'heure, il est aussi grandement supporté par les poids lourds et beaucoup moins par les individus, les habitants, puisque finalement un tiers était supporté par les véhicules légers et deux tiers par les poids lourds. Pour nous, la concession garantit un certain nombre d'avantages. Après, il y a l'autre volet, évidemment, les crédits publics. Mais les crédits publics, on sait ce qu'ils sont aujourd'hui. On sait aussi la capacité de l'État à investir et notamment, je dirais presque, la nécessité de préserver les financements de l'État pour d'autres projets structurants puisque le mode de financement par crédits publics sur ces questions-là, sur l'axe autoroutier, ça passe par, on l'a dit tout à l'heure, le contrat de plan Etat-Région. Et donc, évidemment, le contrat de plan Etat-Région, ce n'est pas que l'État, c'est l'État et les collectivités. Et dans ce cadre-là, il y a douze départements dans la région Nouvelle-Aquitaine et donc douze départements, ça fait autant de projets

routiers en projet. On sait qu'ils sont nombreux et à un moment donné, c'est une question d'enjeu, c'est une question de mesure. C'est une question de choix aussi de la collectivité à aller sur le financement de tel ou tel axe routier. Et la certitude d'aller sur ce type de financement sur cet axe-là est plus incertaine. Au-delà de ça, le délai de réalisation n'est pas non plus garanti tout simplement parce que le CPER est un contrat d'environ cinq ans. On voit bien au regard des calendriers qui sont les nôtres qu'on a besoin d'une certitude de financement sur des durées beaucoup plus longues. L'État, lui, finance en plus annuellement les projets. Donc on n'a pas une garantie certaine de pouvoir financer des montants aussi importants puisqu'on est de mémoire à 290 millions hors taxes si on est sur la totalité des 35 kilomètres, ça veut dire qu'en TTC on est à 348 millions. Et donc financer cet investissement dans un contrat de plan Etat-Région, pour moi, quand je dis pour moi c'est pour l'État, est assez illusoire dans l'état actuel des choses. Il faut être très clair là-dessus et c'est pour cela que le troisième scénario est sorti pour réduire justement la proportion à sept kilomètres qui amenuiserait le niveau de financement à opérer. Là le projet devient un peu plus raisonnable et donc il peut être financé au travers du contrat de plan Etat-Région. Mais je ne vais pas évoquer quelle est la solution la plus opportune ou celle qui va sortir de ce débat public. En tout cas, une chose est sûre, c'est que si on va sur le contrat de plan Etat-Région, on ne peut financer que le scénario trois si on est réaliste ensemble. Et si on est sur les 35 kilomètres, eh bien il vaut mieux aller sur la concession, sinon le projet ne verra pas le jour.

Jean VEYRAT (animateur)

Madame LE BONNEC, une petite précision s'il vous plaît sur un point quand même important, c'est que tous les axes ne sont pas identiques. L'A63 a un rôle particulier d'axe national et même européen. Est-ce que ça peut changer la donne dans l'analyse que peut avoir l'État sur le cadre de financement ?

Aurore LE BONNEC (secrétaire générale de la préfecture de Gironde, sous-préfète de Bordeaux)

Là on est complètement dans l'épure du CPER puisqu'il sert aussi dans le cadre national ou européen à financer ce type d'axe routier. Monsieur DUCOUT souhaitait compléter.

Pierre DUCOUT (maire de Cestas)

C'est un axe international énorme. Vous avez une voie qui est occupée par les poids lourds en permanence. Moi j'y passe évidemment très souvent et en regardant de près, vous avez,

comme c'est mis d'ailleurs dans le rapport, près de 70 % de trajets internationaux. Donc il est normal que l'Europe se sente concernée et y participe.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Question pour Monsieur BLANCHARD : depuis le début de la concertation, et c'était encore dans la présentation de ce soir, on entend beaucoup parler du principe d'équité devant le péage. Alors avec votre regard d'expert à la fois juridique et économique sur le sujet, est-ce que vous pouvez nous éclairer sur ce qu'implique ce principe d'équité devant le péage ?

Jean-Alexandre BLANCHARD (Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités)

Merci. Alors je vais essayer d'être le plus clair possible. Il y a deux principes clés qui guident le système de péage. Le principe de niveau constitutionnel, ce n'est pas quelque chose qui a été décidé par d'obscurs fonctionnaires, ce sont vraiment des principes clés qui irriguent un peu tout notre droit. Donc le premier principe, c'est l'égalité devant la charge publique. C'est-à-dire qu'au nom de la charge publique, le péage, le coût d'une infrastructure publique fait partie des charges publiques. Et un des principes constitutionnels que nous avons, c'est l'égalité de tous devant la charge publique. C'est quelque chose qui explique par exemple pourquoi on ne peut pas traiter de façon différente les différentes catégories d'usagers en fonction de leur lieu d'habitation, en fonction du fait que ce soit un véhicule léger ou un véhicule poids lourds. C'est-à-dire que chacun doit contribuer, dans la mesure de son utilisation de l'infrastructure, au financement de cette dernière. Ça, c'est le principe d'égalité devant la charge publique. Ce principe existe bien sûr en droit national, en droit français, mais on en a également une autre variante qui découle du droit européen ayant une autre appellation, c'est le principe de non-discrimination. Il est assez similaire : on ne peut pas, par exemple, faire varier les péages ou alors exempter de péage en fonction de votre origine ou votre destination. On ne peut pas discriminer les utilisateurs français des utilisateurs étrangers quand on met en place un système de péage.

Deuxième principe qui dicte notre conduite dans l'établissement des systèmes de péage, c'est le principe de proportionnalité. Encore une fois, ce principe de proportionnalité est là pour protéger les usagers au sens où, quand on met en place une redevance pour service rendu, c'est-à-dire la catégorie juridique réglementaire auquel correspond un péage d'autoroute, ce péage ne peut pas financer plus que le coût du service rendu aux usagers. Donc ça crée une borne haute. Le droit actuel nous permet de mettre en place différents systèmes de modulation des péages en fonction des horaires, de la saisonnalité. Ce sont des choses qui sont possibles,

permises par la loi si elles permettent de résoudre des problèmes de congestion. On peut mettre en place des modulations en fonction du type de véhicule. C'est bien pour ça que, comme l'ont montré nos collègues de la DREAL, les véhicules poids lourds payent nettement plus que le véhicule léger.

Pierre DUCOUT (maire de Cestas)

Ce qu'on ne comprend pas de but en blanc, c'est qu'entre un poids lourd et un véhicule léger, il y a des différences énormes. Un véhicule léger en moyenne en France, c'est une tonne deux. Un poids lourd, c'est 38 tonnes. Le rapport d'un à cinq ne paraît pas suffisant.

Jean VEYRAT (animateur)

Alors, c'est une bonne question. Pourquoi ce rapport de 1 à 5 ? Pourquoi ce plafond de 1 à 5 ?

Jean-Alexandre BLANCHARD (Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités)

Il n'y a rien de réglementaire là-dedans. C'est quelque chose qui découle du principe du droit européen de non-discrimination et de proportionnalité qui indique qu'on ne peut pas faire payer les poids lourds plus que ce qu'ils ne coûtent à l'infrastructure. Quand on fait les calculs de ce que coûte un camion en termes d'infrastructures...

[bruit dans la salle]

Donc Monsieur le Maire a indiqué effectivement qu'un camion prend plus de place, un camion abîme plus les autoroutes. Par contre, ce qui dimensionne l'autoroute, ce sont les véhicules légers. Si on n'avait que des camions sur l'autoroute A63, on la fera à deux fois une voie. J'essaie de vous expliquer que ce qui dimensionne la taille de votre autoroute, le fait qu'on ait besoin de la faire à deux fois trois voies aujourd'hui, ce n'est pas le nombre de poids lourds qui génère ça...

Donc effectivement, en fonction des types de véhicules, ces derniers génèrent des coûts différents. Par exemple, les coûts d'investissement pour la construction de l'autoroute sont essentiellement définis par le nombre de véhicules légers qui l'empruntent. A contrario, les coûts de maintenance, et c'est ce qu'a souligné Monsieur le Maire effectivement, un camion abîme beaucoup plus l'ouvrage une fois qu'il est construit et donc...

[Intervention du public sur l'usure des routes par les poids lourds]

Jean-Alexandre BLANCHARD (Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités)

Si je puis me permettre Monsieur, vous avez même tort, c'est même plus. Par contre, qu'est-ce qui coûte le plus cher ? Est-ce que c'est l'entretien ou est-ce que c'est la construction ? Et quand on prend en compte...

[bruit dans la salle]

Ne parlez pas de rentabilité. Je voulais simplement vous expliquer comment on arrive à ce rapport entre les coûts supportés et supportables par les véhicules poids lourds et ceux qui sont applicables aux véhicules légers.

Jean VEYRAT (animateur)

Une question pour Madame AUGE : puisque c'est si compliqué de rouler sur l'A63, pourquoi est-ce que les poids lourds roulent et sont si nombreux sur l'A63 ?

Caroline AUGE (Déléguée régionale de l'Organisation des Transporteurs Routiers Européens)

Bonjour. Un poids lourd ne circule pas parce qu'il a envie de circuler, il circule parce qu'il transporte des marchandises et parce qu'un client lui a demandé de transporter des marchandises et parce que nous consommons tous des marchandises. C'est pour ça qu'un poids lourd circule. Pourquoi il y a autant de poids lourds sur cet axe-là ? Effectivement, on est sur un corridor transeuropéen. La France est au milieu de cet axe nord-sud. Les poids lourds du Sud, espagnols et portugais, montent vers le nord en Belgique ou vers l'Allemagne et passent par-là sur les deux axes, que ce soit chez nous ou de l'autre côté en Méditerranée. Mais il y a aussi beaucoup de poids lourds de pavillon espagnol ou portugais qui s'arrêtent en France pour amener de la marchandise. C'est pour ça que les qu'il y a beaucoup de poids lourds.

Par contre, on a aussi une particularité, c'est qu'on a effectivement un nombre de transits de poids lourds nationaux ou internationaux assez important. Mais par rapport aux chiffres, les 16 % de trafic régionaux me paraissent un peu sous-estimés. Parce que tout simplement vous avez beaucoup de flux. La Gironde est un beau et gros département qui génère énormément de flux de marchandises. La marchandise qui part, on va dire, de Bayonne, va livrer à Cestas

sur les plateformes logistiques, et inversement. Et ça génère énormément de flux régionaux. Ce flux régional là est assez important, pour aller livrer des bases logistiques que vous avez à Cestas ici. Vous avez une belle base logistique : vous avez Décathlon, Carrefour, Lidl, Cdiscount, etc., etc. sur Cestas. Et ça amène des flux. C'est pour ça que vous avez un certain nombre de poids lourds. La problématique que l'on a effectivement, c'est que ces poids lourds là sont des régionaux, donc des entreprises qui sont sur le territoire de la Nouvelle-Aquitaine. Juste une petite parenthèse, mais très courte parce qu'après je pense que la salle voudra poser beaucoup de questions et on sera à même de répondre. En Nouvelle-Aquitaine, la branche transport toute confondue (voyageurs, marchandises, transport de personnes et logistique) c'est plus de 65 000 salariés sur notre territoire en Nouvelle-Aquitaine. Ça, c'est un chiffre important et c'est 36 000 salariés pour la partie transport routier de marchandises uniquement sur les entreprises en Nouvelle-Aquitaine. Je tenais à le dire. Quand on fait du régional, on a une distance beaucoup plus courte. Et effectivement, quand on arrive à cette question du poids lourd, on va prendre un exemple : un Bayonne-Bordeaux, pour faire simple. Pour une entreprise de transport, le coût des péages, puisqu'on démarre sur le sud et on remonte avec Atlandes, a un impact sur le coût d'un transport routier de plus de 10 % pour un transport. Donc après il faut le répercuter, ça veut dire le répercuter sur le client. Et qui dit client dit usager, finalement. Voilà comment ça se passe.

Le point aussi important : pour un poids lourd, quel qu'il soit, de pavillons nationaux ou internationaux, une autoroute c'est sécuritaire. Un poids lourd préfère passer par l'autoroute, par un axe à deux fois trois voies, plutôt que de partir sur les départementales parce que c'est beaucoup plus sécuritaire pour le conducteur et il gagne du temps. Un poids lourd régional a des impératifs d'horaires parce qu'il faut livrer rapidement à un temps donné pour que la marchandise arrive à bon port, pour qu'ensuite elle soit distribuée dans les magasins. Un poids lourd régional va passer par l'autoroute parce qu'il a des impératifs de livraison. Quand on est dans du national et du régional, on a plus de temps puisqu'on va monter. Lui, il peut facilement absorber le coût parce que sa distance est beaucoup plus longue. Après, il peut avoir des velléités de passer à côté. Mais je pense qu'il y a des statistiques et il y a des chiffres. Mais c'est assez limité quand même, parce qu'il va aussi perdre du temps, et il y aura une insécurité aussi pour le conducteur. Voilà, je voulais juste dire ça. Bien entendu, vous allez comprendre que pour des entreprises régionales, le rapport de 1 à 5 est énorme. 0,20 € c'est énorme dans un prix. Sachant que pour le transport routier en France, en toute transparence, ça marge de 1 à 2 % parce que c'est une activité qui est ultra concurrentielle, de tout type de pavillon. Et donc sa marge est de 2 %. Sur 2 % derrière il faut faire un tarif, il faut payer les salariés, etc. Donc chaque fois que le coût des péages est plus important, ça plombe certaines entreprises et il faut le répercuter et c'est toute la difficulté de pouvoir le répercuter au client. Et si on le répercute au client, ça se répercute aussi sur chacun d'entre nous qui sommes des usagers.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Indirectement, vous avez aussi répondu à la question de Monsieur DUCOUT sur le risque de trafic parasite, au moins en ce qui concerne les poids lourds. Mais je pense qu'il y aura peut-être d'autres questions à ce sujet.

Caroline AUGÉ

On en a une expérience puisqu'on est en Nouvelle-Aquitaine et effectivement on a une autoroute A63 dans les Landes. Moi je suis originaire des Landes. Quand l'autoroute a été mise en place, c'est un péage sur une autoroute ouverte, la crainte a été que des poids lourds passent par les départementales. Mais avec les services de la DREAL et de l'État, il y a eu des comptages qui ont été faits et ce comptage est assez limité. Alors oui, bien sûr, si un poids lourd passe sur une départementale, ça se voit. Mais ce comptage est assez limité. Je m'en rappelle puisque ça remonte à un certain nombre d'années, c'était en 2015 quand l'autoroute a été mise en place, un pavillon routier étranger qui va passer et qui va monter à Paris ou en Belgique ou autre, sur certains horaires, il va essayer de passer à côté parce que bien sûr il ne payera pas le péage. C'est le risque effectivement.

Jean VEYRAT (animateur)

C'est sur les heures de pointe ou sur les autres plutôt ?

Caroline AUGÉ

Alors pas forcément sur les horaires de pointe, parce que sur les horaires de pointe vous avez très peu de nationaux et d'internationaux. Ils ne vont pas se mettre dans le bouchon. Les camions que vous voyez, ce sont des transports régionaux qui vont aller livrer à Bordeaux tous les jours et qui font des rotations tous les jours.

Pierre DUCOUT (maire de Cestas)

Là-dessus, ce qu'on a comme problème actuellement vis-à-vis des poids lourds, c'est un certain nombre de poids lourds qui ne restent pas sur l'autoroute alors qu'ils font un grand trajet et qui sortent pour se reposer, qui nous encombrent nos voies, voire qui se mettent sur les

pistes cyclables. Mais ce qui nous fait peur, c'est principalement les déplacements domicile-travail avec des voitures de particuliers qui a priori sortiraient et qui nous bouchent complètement. On est déjà complètement saturé à partir du moment où, et ce n'est pas trop pris en compte, la rocade est bouchée. Si vous voulez, quand vous prenez tout le secteur de La Brède, Podensac où ils ne peuvent pas passer parce que c'est bloqué sur l'autoroute A61 de Toulouse-Bordeaux, qu'ils arrivent sur la rocade qui est bouchée, ils essaient de traverser ailleurs pour aller vers les zones d'emploi de Pessac, Mérignac. Et là ils nous traversent et ça, ça va continuer. J'étais donc avec le maire de Marcheprime et puis de Mios qui ont peur également de ça. Donc c'était un élément important qui nous avait fait prendre ces dimensions pour dire qu'on est contre le péage.

Échanges avec le public

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. On passe tout de suite la parole au public. Je précise qu'il y a aussi des personnes qui sont connectées à distance, donc on pourra aussi passer la parole aux gens qui sont à distance. Monsieur, je viens vers vous. Donc évidemment, vous levez la main comme vous l'avez déjà fait. Des prises de parole courtes et argumentées pour qu'on puisse avoir des réponses rapides. Et les réponses viendront aussi bien de la DREAL que des personnes à la table ronde ou des garantes.

Intervention du public

Claude DELOUME, cestadais, retraité. Je voulais juste faire une mise au point par rapport à ce qu'a dit Monsieur Blanchard concernant l'effet des poids lourds par rapport à des voitures. Alors j'ai vérifié encore cet après-midi, n'importe qui peut le vérifier sur Internet, sur votre moteur de recherche préféré. Un camion de 30 tonnes use la route comme 10 000 véhicules de 1,2t, c'est-à-dire d'une voiture, c'est bien 10 000. Il y a une cinquantaine d'années, c'était 40 000. Les pneus, les modes de roulement, les amortisseurs ont changé. Les revêtements routiers ont aussi fait des progrès. On est tombé, si je puis dire. On n'est plus qu'à 10 000. Mais ce n'est pas de 1 à 5, c'est de 1 à 10 000. Alors que quand on compare par exemple pourquoi il y a beaucoup de marchandises qui passent par la route et non pas par le rail, eh bien oui, les transports ferroviaires, eux, ils assument 100 % des charges d'infrastructure. Avec quelques subventions qui ont été faites au niveau de certaines LGV qui permettent à Vinci de s'en mettre plein les poches. La SNCF finançait de l'ordre de 80 % de ses infrastructures. Le transport routier, lui, c'est l'inverse. Avec les taxes, et cetera, il finance 20 % des infrastructures. Le

reste, ce sont les contribuables. Et je ne m'étends pas là sur le sujet. Je ne parle pas du remboursement de la taxe de carburant aux transports. C'est un remboursement de la TICPE. En Nouvelle-Aquitaine, elle est de 15,56 € par hectolitre, ce qui correspond à peu près à 26 % de la taxe. Ça, c'est pour les transporteurs routiers, ce sont les chiffres du premier semestre 2023. On peut les trouver sur Internet. Et puis le deuxième truc aussi, c'est le taux de surcharge carburant, puisque les carburants augmentent aussi. Et donc ils ont des charges. Et bien ils sont autorisés à les augmenter pour février 2023 en Aquitaine de 15,97 % qui sont répercutés après sur les coûts jusqu'à jusqu'au consommateur.

Intervention du public

Je veux dire que tant qu'on ne s'occupe pas de la mise sur le rail des marchandises alors qu'il existe, y compris sans faire de ligne TGV, la possibilité de passer au moins 80 trains supplémentaires sur la ligne par exemple de Bordeaux à Hendaye actuellement. Qu'on ne nous parle pas du bouchon. Donc tant qu'on ne fera pas des études là-dessus et qu'on ne s'occupera pas des problèmes de pollution, etc, moi je serai contre l'élargissement qui ne fait que faire venir des camions supplémentaires.

Intervention du public

Je voudrais savoir si quelqu'un peut m'expliquer comment fonctionnent les portiques. Est-ce que vous pouvez me dire comment fonctionnent les portiques ? Comment le portique repère-t-il la voiture ou le camion ?

Jean-Alexandre BLANCHARD

Alors les portiques. Il y a deux systèmes qui cohabitent. Soit vous avez le système dont peut-être vous disposez, c'est les petits boîtiers d'abonnement. Alors je ne veux pas faire de publicité. Le seul dont je me souviens, c'est celui de votre réseau., je crois que c'est Ulys. Donc ça, c'est un petit boîtier que vous mettez et qui repère votre véhicule quand vous passez sous le portique. Le deuxième système qui cohabite avec un second système qui est ce qu'on appelle un système "lapi", c'est-à-dire un système à lecture de plaque d'immatriculation et qui identifie votre véhicule de cette manière.

Intervention du public

Bonsoir. Alors moi, juste avant de poser ma question, je voudrais m'adresser aux deux dames de la CNDP. Parce qu'en fait j'ai lu le dossier de concertation global qui est en ligne et je

voudrais vous demander, puisque vous êtes garante de la transparence de la situation et des informations, de regarder le tableau qui est page 68-69, sur lequel il y a les trois scénarios. Et sur lequel je constate que le scénario deux est largement mis en avant par rapport aux autres. C'est celui du péage. Je vous enverrai par email ce que j'ai noté, on va gagner du temps. Mais je vous donne juste, parce que c'est intéressant, l'effet sur l'environnement et le milieu naturel, donc on est sur le scénario actuel, il est noté que si on garde le scénario actuel, il n'y aura aucune mise aux normes, mise à niveau environnementale. D'accord. Ça ne dit pas que ça ne génère pas de gaz à effet de serre, ça ne dit pas que ça génère de l'artificialisation et de l'imperméabilisation supplémentaire. Alors que quand on regarde le scénario deux, sur le même critère environnemental, il est marqué "amélioration de l'intégration paysagère". En passant en deux fois trois voies, je me pose des questions. Et surtout "consommation d'espaces naturels seulement sur le terre-plein central et aux abords immédiats de l'A63". Alors c'est vrai que le terre-plein central, ce n'est pas un endroit où on va aller bronzer. N'empêche qu'aujourd'hui, il n'y a pas d'asphalte dessus et qu'asphaltiser deux fois trois voies, ça correspond à 35 hectares de plus, c'est-à-dire l'équivalent de 45 terrains de football. Alors moi, je ne sais pas si je suis la seule à être inquiète, mais je trouve que le réchauffement climatique, ça va plus vite que ce qu'on dit. On vient de se taper des incendies de folie, il n'a pas plu pendant 30 jours. Et je trouve que dans ces scénarios, il manque un scénario qui est un scénario bis qui dit « peut-être que ce qu'il faut travailler c'est les mobilités et il faut les travailler différemment ».

Intervention du public

Alors voilà, je prends juste 30 secondes supplémentaires sur la partie coût du scénario numéro deux avec péage. Vous avez dit tout à l'heure que c'était indolore, enfin que c'était normal que ce soit l'utilisateur qui paye. Ok. Sauf que dans les usagers aujourd'hui, il y a des gens qui font le domicile travail, qui habitent à Mios et qui prennent cette route pour travailler. Le 1,40 € à chaque passage juste pour aller travailler, ça représente 70 € par mois. C'est loin d'être indolore. Donc ils vont financer effectivement l'usage qu'ils en font. Et vous avez dit "les camions vont payer plus". C'est vrai. Il y a une chose qu'il faudrait rajouter dans le dossier de concertation et qui n'y est pas notée, c'est que vous avez mis "ça va coûter 290 millions d'euros", mais vous n'avez pas mis combien ça va rapporter. Or, quand on fait un bilan, il faut mettre ce que ça coûte et ce que ça rapporte. Le péage, il va rapporter 80 millions d'euros par an, dont 30 millions qui iront dans les poches de l'État pour ce qui est des taxes et de péage, et le reste au concessionnaire. Le concessionnaire, en quinze ans, il aura payé l'autoroute et ensuite il gagnera 18 millions d'euros par an.

Intervention du public

Outre le sujet environnemental sur lequel je suis tout à fait en phase avec ce qui vient d'être dit, moi c'était au niveau de la sécurité aussi. Vous vous êtes exprimés en disant que l'autoroute serait plus sûre, soit, mais la rocade est toujours complètement saturée. Effectivement, je me pose des questions. Une autoroute à trois voies qui arrive sur la rocade qui ne va pas être modifiée... On a connu il y a quelques années avant les modulations de vitesse, des accidents très souvent au niveau de la rocade. Et je ne vois pas vraiment l'intérêt de la sécurité. Qu'est-ce que ça va apporter ? Pour moi, ça va peut-être être plus accidentogène qu'autre chose. Qu'est-ce que vous en pensez ?

Voyez, je marche un petit peu avec les souvenirs. L'âge est là. Mais je me souviens d'avoir assisté à des procès en correctionnelle où la SNCF arrivait avec des caddies pleins à craquer de dossiers pour porter plainte contre le transport privé pour cause de mauvaise concurrence. Le temps a passé, ça a bien changé, on est d'accord. Autre chose : aujourd'hui, on a entendu un responsable de la SNCF (très haut responsable) accepter qu'effectivement, en 2021, il avait fait 2 milliards de bénéfice. Lorsque la question a été posée "où allaient aller ces 2 milliards ?" bizarrement ils n'ont pas évoqué les travaux et les investissements en direction du fret. Et pour terminer, Monsieur le Maire est là pour le dire, il y a quelques années, on a eu une grande réunion dans la salle des fêtes de Gazinet où des représentants de la SNCF nous laissaient entendre qu'effectivement, ils allaient faire un effort pour le fret. Donc voilà. Après vous me raconterez, vous m'expliquerez pourquoi dans la fluidité des camions, de 18 on passe à 30. Je veux comprendre. Merci monsieur.

Intervention du public

Michel FOURCADE, cestadais, ancien fonctionnaire. Je voudrais apporter mon soutien aux propos des habitants de Cestas qui se sont exprimés sur la question du fret ferroviaire et sur la question également du coût des péages autoroutiers. Je voudrais simplement faire une remarque par rapport aux propos de Madame la sous-préfète. Je suis proprement atterré qu'un fonctionnaire chargé de défendre l'intérêt général, l'intérêt public, se fasse le porte-parole d'une mise en concession qui n'a que pour seul but d'enrichir les grandes sociétés d'autoroutes. Je vous donne cet exemple-là : les derniers chiffres, s'agissant des autoroutes, 3,9 milliards d'euros de bénéfice déclarés au titre de 2021 par les principales sociétés d'autoroutes, en hausse de 49 % par rapport à 2020. Les sociétés d'autoroutes ont des marges nettes de 37 % dignes de l'industrie du luxe. Voilà ce que sont les sociétés concessionnaires. Ce sont des boîtes qui s'en foutent plein les poches à notre détriment, nous qui sommes des usagers certes, mais qui sommes aussi des contribuables. Donc je crois qu'effectivement, la manière

dont les choses ont été présentées dans le document, comme l'a dit la dame, que la manière dont vous, vous l'avez présentée, Madame la sous-préfète, je trouve cela proprement scandaleux. Présenter cela en mettant deux fois plus de place que pour les deux autres projets, je trouve cela proprement scandaleux. Merci.

Jean VEYRAT (animateur)

Madame, je vous passe la parole. J'essaie de respecter la parité dans les prises de parole. Par ailleurs, je redis pour les personnes qui sont en ligne : n'hésitez pas à poser des questions. Pour l'instant on m'a fait signe qu'il n'y avait pas de question via zoom, mais s'il y en a, je viens tout de suite la prendre.

Intervention du public

Bonsoir, je suis Stéphanie, j'habite à Toctoucau, Cestas. Ayant acheté aussi une maison route d'Arcachon à Pierroton, c'est la voie secondaire de l'A63 que ce soit l'été pour les touristes ou les camions. Donc c'est un sujet qui nous concerne et qui est corrélé, comme le disait Madame à ma droite, par tout ce qui est la mobilité en général. Personnellement, je prends l'A63 tous les jours pour aller sortie n°26 Gradignan pour aller travailler, donc ça va me coûter un petit peu d'argent, mais je dirais même que ce n'est pas ça le problème en fait. On voudrait rouvrir les petites gares, on n'arrête pas d'en parler. Pierroton, toutes ces petites gares qui ont été fermées pourraient être rouvertes. On voudrait plus de bus. Pas loin de chez moi, j'ai une grosse zone d'activités, vous en parliez tout à l'heure, Monsieur DUCOUT : Décathlon, Mondial Relais et compagnie, je ne sais pas combien il y a de salariés qui travaillent là-bas. 2 000, 3 000, je n'en sais rien, qui viennent tous en voiture. Pourquoi on nous demande d'un côté de réduire nos émissions à effet de serre, de faire de l'environnement, et là on encourage la voiture en rajoutant des voies de chaque côté de cette autoroute. C'est comme ça que je le prends : vite plus de voitures, élargissons les routes. Moi j'aimerais plus de télétravail, plus de navettes, plus de trains. Tout ça, ça doit faire un projet de globalité pour moi.

Et pour terminer, un mot sur les camions. On dit toujours "oui, les poids lourds ci, les poids lourds ça". N'empêche que les poids lourds transportent quoi ? Des produits que nous consommons. Nous voulons toujours plus consommer. Tout ça est lié malheureusement. Donc il va falloir trouver un compromis pour qu'on arrive à arrêter de toujours consommer, toujours aller plus vite au travail, et trouver des mobilités douces aussi.

Pierre DUCOUT

Juste 30 secondes sur les mobilités douces, c'est important de dire qu'à la fois nos intercommunalités et le département ont fait et continuent à faire un effort extrêmement important pour développer et apporter la fibre à tous nos concitoyens en Gironde. Et ce sera un élément relativement important permettant de limiter les déplacements. Et maintenant, par rapport à l'alternative à l'autosolisme, il y a un certain nombre d'éléments. Vous le savez, on a en cours actuellement des études d'un parcours en sécurité pour que des vélos puissent aller jusqu'à la zone de Pot au pin. Et on travaille évidemment pour compléter les services de transports en commun. On a un transport en commun qui va jusqu'à Pierroton qu'on va continuer tout en regardant le développement du fer.

Mais le développement du fer, ça a été dit, la période est quand même extrêmement compliquée aujourd'hui et a été compliquée. Pour la petite histoire, pour tous les Cestadais qui sont là, LU qui est maintenant Mondelez s'est installé sur Gazinet parce qu'il y avait l'embranchement fer. Actuellement ils ont zéro camion, ils ont zéro fret qui passe par la voie ferrée. Et notre zone d'activité Toctoucau que l'on avait faite pour la voie ferrée n'a plus d'utilité. Les zones de Pot au pin où on avait la possibilité de raccorder au fer, il n'y a pas eu du tout de demande à ce jour parce que de fait, et Madame la représentante des transporteurs peut le dire, l'équilibre entre le fret ferroviaire et le routier n'est pas forcément une bonne solution. Mais c'est pour cela qu'à l'époque, je le dis, mais c'était évidemment extrêmement compliqué, j'avais indiqué qu'il fallait interdire de faire plus de 600 kilomètres d'un seul coup en camion.

Intervention du public

Que ce soit payant ou pas payant, je me pose la question de la trois voies pour entrer vers Bordeaux. Puisque la rocade est saturée, ça ne ferait qu'amasser un peu plus d'embouteillage au bout. En sortie on peut parler d'accidentogène, mais effectivement c'est la sortie de la rocade qui pose un problème. Je voulais aussi dire que je partageais comme beaucoup ce qui a été dit par la plupart des gens. Et enfin, dire qu'une organisation comme celle-ci est extrêmement frustrante. C'est très difficile pour nous que d'avoir un ensemble de slides, de ne pas pouvoir poser des questions au fur et à mesure. Et oui, ce n'est pas facile d'organiser ce genre d'événement, mais comprenez que nous sommes particulièrement non pas concernés, mais impliqués dans cette problématique. Et on a envie effectivement de réagir au fur et à mesure. Ce serait beaucoup plus simple.

Ce n'est pas une question, je pense que fondamentalement, en dehors du ferroviaire, il faudra un siècle pour le régler, mais la voie de contournement reste totalement d'actualité. On aura toujours dix ans de retard sur la problématique routière en France.

Pierre DUCOUT

Alain JUPPE en 2019, le même qui avait arrêté le projet, a indiqué qu'il ne faudrait pas que l'agglomération de Bordeaux soit la dernière à avoir un contournement. Et mon voisin qui est ici indiquant qu'il a participé évidemment au contournement de Strasbourg qui avait posé des problèmes, mais qui a apporté quelques résultats. Donc le problème si vous voulez, à l'époque, le schéma qui avait été fait il y a 50 ans, cela avait été fait par des ingénieurs de la DDE. Et quand ils avaient montré à la fois l'équilibre entre les transports en commun, le tramway qui s'est bien développé, mais un certain nombre d'axes routiers qui étaient à développer, cela aurait permis de s'en sortir. Ça n'a pas été fait sur Bordeaux et on est aujourd'hui, de fait, la première agglomération de province à être le plus bloqué.

[bruit dans la salle]

Pierre DUCOUT

À ce jour, il y a juste 2026, les échéances électorales, où il est possible que les habitants de la Gironde se sentent éventuellement concernés par le premier problème aujourd'hui, qui est la mobilité, le fait qu'on reste coincé pendant près d'une heure dans certains cas. Le problème, vous le savez aussi, je peux me permettre de le dire, c'est que dans le système des collectivités territoriales, le fait que nos concitoyens soient bloqués au point de vue circulation, ce n'est pas cela qui va faire que le président de la région ne va pas être élu comme ça. Au niveau du département, le mode d'élection, ce n'est pas un mode d'élection au suffrage universel global, notre représentant le sait ici. C'est chacun dans son petit carré. Et notre président qui est quelqu'un de très bien se sent un peu moins concerné, étant de Captieux, que des problèmes qu'il y a autour de Bordeaux. Et ensuite vous avez la Métropole. Mais elle n'est pas concernée directement parce que s'il y avait un contournement, ce n'est pas sur son territoire. Donc ces éléments-là sont complexes pour faire avancer ce qui peut être quand même à ce jour une des premières problématiques de notre département. Notre département a la chance d'avoir pas mal d'autres éléments, mais aujourd'hui, la question des déplacements est le premier problème.

Jean VEYRAT (animateur)

Je voulais juste revenir sur des inquiétudes qui ont été soulevées par le public sur le lien entre l'A63 et la rocade et le fait qu'il pourrait y avoir un risque au niveau de l'accidentologie, un problème aussi d'écoulement du trafic et donc de perte de temps. Est-ce qu'il y a des éléments à apporter de ce point de vue ?

Isabelle LASMOLES (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors on va tenter de répondre à cette question. Effectivement, vous avez raison, on met l'A63 à deux fois trois voies et on débouche sur un axe qui est très emprunté aussi. Ceci dit, on peut approcher ce problème et apporter quelques réponses.

Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Dans le cadre de ce projet, on a réalisé une étude de trafic et on a des projections de trafic à horizon 2030 pour chacun des scénarios. Et on voit qu'en fait, la mise à deux fois trois voies ne crée pas d'appel d'air et ne génère pas forcément plus de trafic, en global, en arrivée sur la rocade. Effectivement on débouche sur un axe qui est déjà chargé et il continuera à être chargé. Par contre, le gain de la mise à deux fois trois voies, c'est que sur l'A63 on est fluide et donc on gagne du temps sur l'A63. On n'en gagnera pas sur la rocade, mais on gagne du temps sur l'A63.

Intervention du public

Bonsoir, Pierre LAVIL, retraité, j'habite Cestas. Votre étude que j'ai regardée rapidement, je pense que les scénarios deux et trois sont les résultats, à mon avis, non de techniciens, mais d'administratifs et de financiers. Pourquoi inclure l'A660 sachant que sur cette section, les seuls aménagements que je vois en dehors de l'environnemental, c'est de mettre un portique qui entraîne automatiquement un portique sur l'A63 au niveau de l'échangeur n°25 ou n°24 ? Il me semblait que c'était le n°24, a priori ce serait le n°25. Concernant le scénario trois ou deux, on peut prendre l'un ou l'autre, l'approche du trafic permet de noter que les embouteillages dans le sens Bayonne-Bordeaux arrivant sur la rocade seront les mêmes. Il en sera de même pour la mise à deux fois trois voies des Landes à Bordeaux. Ça, vous ne l'éviterez pas si ce n'est que vous arriverez plus vite. Par contre vous aurez davantage de confort, de sécurité pour l'usager et en plus un aménagement, je reconnais, de protections antibruit dans ces sections. Là, je suis d'accord avec vous. En dehors de tout ça, pour supprimer à mon avis les embouteillages, il n'y a qu'une solution : ce sont les fameux barreaux qui avaient été étudiés il y a quelques années. Alors je connais tout ça parce que je suis technicien à ce niveau-là, et je pense que ces barreaux il faut bien les réaliser. Il faudra les réaliser et pas attendre ces mises à deux fois trois voies. Alors des barreaux, ce sont des liaisons A63-A62, A62-A10. C'est un peu un contournement, mais plus petit.

Concernant le scénario trois, on ne règle pas non plus les problèmes d'embouteillage. En revanche, ça règle le problème de péage. Dernier point, je pense que l'A63 est une autoroute à statut international. Ce qui m'amène à vous demander quelle est la clé du financement, que je n'ai pas vu apparaître. Et je n'ai vu aucun financement apparaître de l'Europe, sachant que cela existe.

Intervention du public

Rassurez-vous, je vais prolonger la question de monsieur. Il y a deux questions qui se posent : une relative au financement européen, à savoir qu'il s'agit d'un axe qui devrait normalement, comme l'a été d'ailleurs une partie de la rocade, être financé sur fonds européens. Je pense au pont François Mitterrand qui a été financé, à l'époque où Mitterrand s'entendait très bien avec M. Kohl. Donc si vous voulez, je ne comprends pas pourquoi des fonds européens ne nous sont pas attribués pour désenclaver cette portion et assurer la sécurité qui est notamment liée au transport international. Et deuxièmement, je ne comprends pas non plus pourquoi vous ne faites pas l'adossement, comme cela a été fait à Toulouse, comme cela a été fait sur l'A10 Nord. C'est-à-dire l'adossement qui consiste à désigner un concessionnaire pour faire les travaux avec le péage et permettre aux usagers locaux de ne pas avoir à payer puisque le financement est assuré par le transport qui dépasse bien sûr la région, c'est à dire qui va jusqu'à Poitiers et Paris. Cet adossement, expliquez-moi, est-ce que c'est l'Europe qui le veut plus pour des questions de mise en concurrence ? À ce moment-là, on revient sur la mise en concurrence d'ouvrage d'infrastructure d'intérêt général. Ou bien est-ce que c'est parce que la question n'ose pas être posée à l'Europe ? Ou pour quel motif vous n'avez pas évoqué dans votre scénario cette formule qui a fait ses preuves à Toulouse et qui a fait ses preuves aussi au nord de Bordeaux sur l'A10 du temps de Monsieur Juppé.

Jean-Alexandre BLANCHARD

Alors, je commencerai par répondre pour l'adossement. Vous avez peut être un bon souvenir, mais effectivement, c'est une contrainte européenne qui a mis fin à la possibilité du système de l'adossement que nous avons utilisé jusqu'à la fin des années 90 pour adosser les extensions des différents réseaux. Et c'est effectivement une question de mise en compétition. Les adossements se faisaient par « proximité géographique ». Le dernier exemple d'adossement qui a eu lieu pas loin de chez vous, c'est l'A89 qui avait été effectivement adossée, même si elle était à péage. Mais le niveau de péage de l'A89 ne permettait pas de couvrir l'ensemble des dépenses, donc elle avait été adossée sur l'ensemble des autoroutes du sud de la France. C'est-à-dire que les gens qui prenaient l'A10, les gens qui empruntaient le réseau ASF entre

guillemets, ont mutualisé un petit peu les dépenses. Et donc ce système-là, parce que c'était organisé par négociation de gré à gré, a été interdit par l'Europe. C'est-à-dire que maintenant on distingue les deux choses. Les trois ou les quatre grosses concessions historiques, ASF, APRR, SANEF, SAPN, les quatre gros blocs ce sont les concessions historiques qui ne bougeront plus et qui arriveront à échéance entre 2031 et 2036. Et toutes les nouvelles concessions qu'on fait maintenant sont attribuées par appels d'offres individuels.

Aurore LE BONNEC

Sur la question européenne, je vais y revenir, ça va répondre en même temps à la personne qui m'a interpellée tout à l'heure. Donc, moi, je l'ai évoqué. On m'a demandé "quelles sont les possibilités de financement en fonction des scénarios ?". Si on est sur le scénario deux : 35 kilomètres, 348 millions d'euros TTC. Très simplement, on n'est pas en capacité de les financer avec les fonds européens qui sont délégués à la région dans le cadre des contrats de plan Etat-Région. Voilà, c'est un état de fait. Ce n'est pas un parti pris. Donc 348 millions d'euros, on n'est pas sûr qu'avec le contrat de plan Etat-Région qui utilise les fonds FEDER via la région, puisque les fonds européens sont gérés par la région, on soit en capacité de financer les 35 kilomètres. Donc le contrat de plan Etat-Région et donc les fonds européens seraient en capacité, éventuellement, si c'était le choix de la Région, de financer une partie et donc éventuellement les sept kilomètres. Mais encore là, c'est une éventualité puisque c'est un choix qui doit se faire au niveau des douze départements et au niveau du Conseil régional en lien avec l'État. Et pour ce qui concerne l'État, le préfet de région n'a pas reçu encore son mandat sur le prochain contrat de plan Etat-Région qui, comme je le disais aussi tout à l'heure, s'étale sur cinq ans et pas au-delà.

Isabelle LASMOLES (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

En fait les fonds européens obéissent à des règles qui sont tout sauf simples et je ne prétendrai pas les maîtriser. La région est effectivement aujourd'hui l'autorité qui distribue ces fonds. Ceci dit, il y a des règles relativement précises. Moi, pour ma part, sur l'ensemble des projets routiers que j'ai croisés, pour le moment, je n'ai jamais vu de fonds européens. Alors je ne m'avancerai pas à conclure qu'ils ne sont pas éligibles parce qu'il y a des tas de règles. Mais en tout cas, c'est une réalité dont je souhaitais vous faire part. Sur ce sujet de la concession, je voulais dire qu'objectivement c'est un système privé avec une rentabilité, etc. L'avantage de cette concession et pourquoi il a été utilisé surtout, c'est qu'il permet à une société privée de mobiliser des capitaux privés et de faire un projet dans un temps court, ce que l'État et les collectivités n'arrivent pas à faire car évidemment le financement par l'impôt, ça pèse pour nous

tous. Et l'emploi de l'impôt, il est aujourd'hui très fort, il y a beaucoup de choses à régler. Donc c'est simplement une méthode qui génère des profits possiblement. De plus en plus encadrée, je dois le dire, dans les contrats de concession. L'État est de plus en plus attentif à ce que le bénéficiaire du concessionnaire soit rendu pour le capter. Parce qu'évidemment on entend tout ce que vous dites là. Donc je voulais juste simplement dire ça, et je voulais aussi dire quelque chose, parce que nous avons la chance d'avoir aujourd'hui l'exploitant de l'A63 dignement représenté. Et donc j'ai entendu qu'il nous disait tout à l'heure, et je voulais vous en faire part, qu'aujourd'hui A63, c'est 8 % du trafic de la rocade. C'est cela ?

François DUQUESNE (Direction Interdépartementale des Routes Atlantique)

Vous parliez de la rocade. C'est vrai que nous sommes dans une approche globale. Nous devons avoir une approche globale en termes de mobilité sur l'ensemble de la métropole. Nous apportons des solutions dans notre domaine en tant qu'exploitants des routes nationales et j'y associe aussi les concessionnaires. Voilà, ça fait partie des grandes infrastructures. Le transit qui passe par la rocade ne représente que 8 % du trafic. 56 % du trafic est un trafic local. Et notamment dans ce trafic, il y a les déplacements domicile-travail. Et 28 % du trafic sont des déplacements à plus ou moins longue distance qui ont pour origine ou destination la métropole. Voilà, je voulais vous apporter cette information. Je vous parler du nombre de routes qui séparent les gens.

Pierre DUCOUT (maire de Cestas)

Maintenant, si vous le permettez, il y a quand même une voie sur la rocade qui est pratiquement occupée en permanence par les camions. Alors, ça fait autre chose que le tiers. Et deuxièmement, dans ce qui avait été prévu au départ dans les mouvements de rocade, il y avait également ce qui était appelé la voie des mairies qui permettait de faire des déplacements à l'intérieur de l'agglomération bordelaise. Quand on regarde tout ce qui avait été prévu, ça aurait permis de s'en sortir. Comme dit Madame la secrétaire générale, il faut évidemment aujourd'hui savoir que le train est passé et qu'il faut essayer de faire avec ce qu'on a fait, étant entendu que notre responsabilité, c'est d'être le plus près des réalités. Mais naturellement, dans ce cadre-là, c'est pour ça que nos positions sont très claires par rapport à ce projet.

Intervention du public

Bonjour, je suis habitante de Cestas, proche de l'autoroute et la sortie n°25. J'avais deux questions dont l'une sur la concession. On parle de la concession, mais on ne parle pas de la

durée. Est-ce qu'après le retour à l'équilibre de la société qui aura fait l'autoroute, il y a une rétrocession à l'État ? Et deuxième partie, vous avez fait des études de report de trafic sur la RD1010 il n'y a pas de report de trafic sur la RD 214 qui traverse Cestas et je voulais savoir si vous aviez des chiffres.

Jean-Alexandre BLANCHARD

Pour répondre pour la durée, les durées des concessions sont établies afin de permettre l'amortissement des investissements. Il n'y a pas une durée prédéterminée. Les durées sont adaptées en fonction de l'intensité de l'investissement, 290, 500 millions, en fonction de l'investissement et du temps qu'il faut pour rembourser cet investissement. Selon la capacité du projet à générer des revenus, par les paiements des usagers.

La durée qui est envisagée sur la base desquels ces calculs ont été faits, c'est 55 ans. Non, excusez-moi, j'ai confondu avec un autre projet. Mes collègues me corrigent et je m'excuse. C'est 40 ans. À la fin de cette durée, l'autoroute revient bien sûr à l'État.

Jean VEYRAT (animateur)

Il y avait aussi une question sur le report de trafic sur la RD 214. En effet, ce chiffre n'apparaît pas dans le dossier, Madame a raison de le souligner.

Pierre DUCOUT

Vous avez entièrement raison. C'est-à-dire si on prend le trafic de la RD 1010 qui ne va pas se retrouver à Gradignan, ils ne vont pas pouvoir passer. Et bien ils vont repasser automatiquement par la RD 214 chez nous. Mais c'est un des éléments principaux qui fait que l'on est contre le péage.

Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Nos études de trafic prennent en compte toutes les routes qui sont dans le secteur, donc on a des cartes avec les trafics sur toutes les routes en fonction des scénarios. En fait, pour simplifier dans le dossier, on a mis que les principaux axes. On va faire des fiches de trafic qu'on va ajouter, qu'on va créer, dans lesquelles on va mettre des photographies avec tous les trafics par axe. On mettra ça en ligne sur le site de la concertation courant mars.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

À ce stade d'étude, on n'a pas de mesures acoustiques précises. Ce sont des estimations en fonction du trafic, de ce qu'on doit faire en termes de protection acoustique. Les études acoustiques, ce sont des études qui ont besoin d'être très précises et qui se font à un stade vraiment ultérieur et elles ont une progressivité. Donc on reviendra sur ces sujets-là.

Pierre DUCOUT (maire de Cestas)

Est entendu qu'il existe des études accessibles que vous pouvez actualiser assez facilement.

Intervention du public

Bonjour Monsieur, je suis une personne qui habite Cestas et je fais l'autoroute A63 deux fois par mois. Je tiens quand même à vous préciser que le premier péage est à Saugnac-et-Muret. Cela a été fait par les fonds publics. Après, après il y a eu le deuxième qui est à Castets qui a été fait par les fonds publics. Ainsi jusqu'au poste de péage de Hendaye. Et une fois que ces pans ont été faits, ils ont été cédés à des concessions comme Vinci. Et les deux premiers péages c'est une autre concession. Le premier péage est à 3,60 €, 3,80 € maintenant, excusez-moi, le deuxième 4,20 €. C'est nous le fonds public, c'est nous tous. Après, l'État s'en est désengagé pour des raisons que je ne sais pas. Maintenant, c'est Vinci qui ramasse la part du gâteau. Mais nous on a zéro et on raque. Et ça va se passer ici. Pareil.

Intervention du public

Bonjour. Tout d'abord, je voudrais vous féliciter parce que vous avez fait un super document qui est clair, qui est précis, qui est certes incomplet, mais pour quelqu'un comme moi qui participe pour la première fois à une réunion de ce genre, ça permet d'avoir quelques éléments. Donc je tiens vraiment à vous féliciter. Ensuite, j'ai quatre questions à vous poser dans une question liminaire. Parce que j'ai eu très peur au début de la réunion : on nous a parlé d'une table ronde. Alors pourquoi j'ai eu peur ? Parce que pour moi, une table ronde, ce n'est pas tout à fait ça. Et j'ai craint le pire quand j'ai vu que l'animateur posait toutes les questions, que les gens sur le plateau répondaient aux questions et que le pire que je croyais, c'est qu'on n'allait pas pouvoir intervenir. Or, je crois quand même que la réunion, elle est faite. D'ailleurs, c'est ce qui est expliqué sur votre joli document : c'est "Aménagement de l'A63 en Gironde, participez et contribuez à la concertation préalable au public". Et ça c'est adressé, si j'ai bien compris, aux

gens qui sont dans la salle. Ce qui veut dire que les gens qui auraient dû parler aujourd'hui, ce sont les gens qui sont dans la salle et pas les gens qui sont sur la tribune et y compris l'animateur qui nous font le débat.

D'autant plus que j'ai bien compris que sur la tribune, ce que vous avez fait, c'est ce qu'a dit quelqu'un déjà dans la salle, c'est que vous nous avez vendu la deuxième solution. Vous êtes venus nous faire le service après-vente des slides. Alors peut-être qu'on n'est pas assez intelligent pour comprendre. Parce que ce que vous nous avez redit, c'est ce qui était marqué sur les slides au début, donc je n'ai pas compris pourquoi cette redite. Je voudrais bien que vous soyez un petit peu plus clair dans votre façon de travailler. Je suis quand même choqué. Alors après moi j'ai trois questions que j'ai notées, alors je suis un petit peu brouillon, ça ne va peut-être pas être dans l'ordre. Ma première question c'est : vous avez parlé d'équité. Moi je voudrais savoir pourquoi des gens qui vont habiter sur Arcachon ou qui habitent un peu plus près sur Cestas, sur Gradignan ou sur Le Barp payeraient un péage alors que les gens qui viennent de Libourne ne payent pas de péage. Ils ont à disposition une quatre voies qui fonctionne très bien. Et pour aller au-delà, est-ce que tous les Franciliens payent un péage pour aller travailler le matin ? Je ne suis pas certain non plus. Ça, c'est ma première question.

Ma deuxième question, c'est qu'on nous présente un très bon projet. Alors déjà, pourquoi dans vos propositions, il n'y a pas une hypothèse qui regroupe la deuxième et la troisième proposition ? C'est à dire les sept premiers kilomètres, si j'ai bien compris, payés par l'État et le reste payé par un concessionnaire avec péage ? Pourquoi cette solution-là n'est pas évoquée ? C'est bizarre quand même.

Ma troisième question, ça a été dit aussi dans la salle, quand on fait une étude, quand on calcule les coûts, on calcule aussi les recettes. Il y a quand même pas mal de projets qui ont été faits dans les environs. Je voudrais savoir déjà sur la partie Salles-Pyrénées, je crois que l'autoroute existe depuis 2007. Ce que je voudrais que vous nous fassiez, et ça pourrait nous instruire pour nous aider à contribuer et à décider aujourd'hui, c'est quel est le bilan de cette autoroute en termes de coûts, en termes de trafic ? En termes de recettes ? En termes d'intérêt ? Je pourrais vous poser la même question, parce que moi qui suis du coin je n'ai pas compris, mais là vous allez me dire que je suis d'anciens combats, mais quand je vois qu'il y a une quatre voies qui a été faite pour aller à Arès, sur laquelle à part quatre week-ends par mois, il n'y a personne. D'ailleurs, cette quatre voies n'est même pas reliée à Bordeaux. Ensuite, je voudrais aussi avoir un bilan sur l'autoroute Langon-Pau. Ça nous éclairerait aussi peut-être sur ce qu'on peut faire, ce qu'on ne peut pas faire, jusqu'où il faut aller. Alors je voudrais quand même dire c'est que j'ai été la première personne à lever la main dans cette salle et j'ai failli ne pas parler parce qu'il y a un monsieur animateur qui confisque le micro et qui ne veut pas que les gens s'expriment. Par contre j'attends des réponses à mes questions.

Aurore LE BONNEC

En termes de méthode... Monsieur comme vous m'avez posé une question je vous réponds, mais pour le coup il faudrait m'entendre ou m'écouter du moins. Monsieur, je suis en train de vous répondre. Merci. Par rapport à la méthode, vous avez évoqué tout à l'heure le fait qu'on arrivait avec des solutions toutes prêtes. En fait, on l'a dit au tout début, je suis désolée si je n'ai pas été suffisamment claire. On nous a demandé de venir vous présenter des scénarios qui ne sont pas exhaustifs, mais pour initier le débat. Nous n'avons pas dit que ce serait le scénario deux, le scénario trois ou le scénario un. Je vous le dis, la concertation sert à ça, les garantes sont là pour ça. Vous avez plusieurs scénarios qui vous sont proposés, vous pouvez en proposer d'autres. C'est l'objet de la concertation. Si on était venu sans rien, vous nous auriez aussi interpellés en disant "mais vous venez et vous n'avez pas l'ombre d'une idée de rien du tout".

[bruit dans la salle]

Aurore LE BONNEC

Je comprends. Mais moi je vous dis juste que peut être que vous trouvez que c'était maladroit ou que ce n'est pas la meilleure façon de faire. Mais moi je vous dis juste, et je le pense très sincèrement, que c'est une base de travail sur laquelle vous avez tout à fait l'attitude à réagir, à choisir l'option qui vous convient. C'est important. Et il n'y a pas ici sur cette table ronde ou ici, des gens qui sont partis pris. On essaie de vous apporter un éclairage technique objectif, vous pouvez ne pas être d'accord, mais je vous le dis vraiment c'est très sincère, objectif tel qu'on le perçoit par rapport à des éléments techniques. Mais après, la concertation est là pour que vous puissiez vous exprimer, donner un avis et proposer le cas échéant des alternatives. Voilà, je voulais juste que les choses soient très claires parce que contrairement à ce qui pourrait être sous-entendu, vraiment, je considère qu'on essaie de faire un exercice respectueux des habitants, respectueux de la population.

Intervention du public

Bonjour. Marion, Toctoucau aussi. Plusieurs constats d'abord : toutes ces décisions que vous avez prises, qui ne sont pas forcément les vôtres, ont été prises il y a plusieurs années. Monsieur le Maire, vous parlez de décisions ou de propositions qui datent de Mathusalem pour moi. J'ai 39 ans, je pense que je n'étais même pas née. Le contexte environnemental et les

enjeux aujourd'hui ont grandement changé. On a vu passer le Covid, on a vu la canicule, on a vu les sécheresses, on a vu la mobilité des gens changer complètement. Tout ça, on ne le voit pas du tout transparaître dans ces documents. On ne voit pas que les gens ont beaucoup déménagé. D'accord, on voit bien sur la carte régionale les flux qui sont arrivés. Ça n'est pas pris en compte. On ne voit pas l'étalement urbain de Bordeaux. La zone de Bordeaux s'est vraiment excessivement étendue. Moi je connais ces milieux universitaires, ceux qui sont juste partis à la retraite, ils habitaient à Talence. Ensuite ça a été Gradignan, Canéjan, Cestas ou Pessac. Maintenant ils sont au Barp, à Mios, ils sont de plus en plus loin. Tout ça pour quoi ? Parce qu'il n'y a pas de logement qui leur convient à leurs moyens et qu'on veut tous notre maison avec notre jardin. Ces questions-là, elles ne sont pas du tout prises en compte. Aujourd'hui, on voit le retournement avec le télétravail qui se met en place. Vous parlez de la fibre et franchement, il va être temps parce que moi, à Toctoucau, ça rame vraiment, vraiment beaucoup. Faire des visios, ce n'est pas évident quand on se retrouve interrompu. Donc aujourd'hui, quelles sont les alternatives que vous accepteriez de prendre en compte pour prendre en compte ces paramètres environnementaux ? Puisqu'on entend bien que c'est la DREAL, il y a un "E" pour environnement. Il y a zéro question environnementale qui est prise en compte pour de vrai. Il n'y a pas les impacts sur le changement climatique, pas les impacts sur la biodiversité. Toutes ces questions-là sont pour moi inexistantes. Donc quelle est votre approche pour pouvoir mieux prendre ça en compte ?

Intervention du public

Bonjour, Delphine DUCASSE, également de Toctoucau. J'ai l'honneur et le privilège de diriger une PME depuis un grand nombre d'années. Au départ, mes collaborateurs habitaient à Pessac ou à Cestas. Aujourd'hui, mes collaborateurs viennent de plus en plus loin : de Biganos, de Mios, de Belin-Béliet. Je n'imagine pas une seconde leur demander de payer tous les jours pour venir travailler. À Cestas, Toctoucau et à la nouvelle zone industrielle, il y a une énorme demande de travailleurs que nous ne trouvons plus. Nous ne les avons pas parce qu'ils ne peuvent pas se loger à proximité des lieux de travail et qu'ils ne peuvent pas non plus se payer une voiture au prix du carburant actuellement. Alors, leur demander de payer un péage, ça me paraît fou. Moi très clairement, le plan qui me plaît, c'est le plan numéro trois : un aménagement plus raisonnable qui prend en compte également le bruit parce que Cestas a quand même un vrai problème de bruit notamment au niveau du collège, ça me paraît fou. Ce que je vous demande, à l'avenir, est-ce qu'on peut aussi prendre en compte les gens qui travaillent et retravailler les mobilités, à savoir le train, le bus ? Parce qu'aujourd'hui, la seule solution pour travailler à Cestas, c'est d'avoir une voiture. Merci.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors sur les questions environnementales, les projets qui sont proposés sont en aménagement sur place. On n'a pas considéré qu'il était opportun de présenter un projet neuf. Donc ce sont des projets qui prennent en compte le fait qu'on aménage déjà en priorité l'infrastructure existante. Ensuite, votre question sur la prise en compte du réchauffement climatique, on va bientôt mettre en ligne une fiche sur tout ce qui est gaz à effet de serre. Alors pourquoi elle n'est pas déjà en ligne et pourquoi elle n'est pas déjà dans le dossier de concertation ? Parce qu'en fait, pour le dossier de concertation, on a voulu avoir des études de trafic assez précises et donc ces études de trafic assez précises, on les a fait faire en 2022 pour avoir des trafics 2022 et du coup elles sont arrivées fin d'année 2022. Et les études de trafic sont indispensables pour faire les études de gaz à effet de serre. Donc ça, ça va être très bientôt disponible. Et enfin, globalement, les études environnementales, il y en a quand même eu. Il y a eu des inventaires dans le terre-plein central, notamment, pour s'assurer de ce qu'il y a en termes de biodiversité dans le terre-plein central, et cetera. Et de toute façon, si jamais le projet était amené à se poursuivre selon l'un ou l'autre des scénarios sur lesquels il y a des aménagements, les études environnementales ont vocation à se poursuivre tout au long du projet et à intégrer l'ensemble des composantes de l'environnement.

Intervention du public

Bonsoir. Monsieur BOST, canéjanais. Je ne le fais pas dans la continuité du débat, mais je tenais à m'exprimer. Waze est mon ami, mais Waze est mon ennemi. C'est-à-dire qu'on est déjà pollué par les gens qui, pour gagner deux minutes même si ce n'est pas trop bouché, coupent par Canéjan, Cestas et les communes environnantes. Je les ai au quotidien, j'habite près de l'autoroute, je les aurai demain aussi même si vous mettez un péage à trois voies, tout ce que vous voulez. "Time is money", on a des enfants à récupérer, il faut aller à la crèche, il faut aller à la sortie de l'école et si on peut gagner deux minutes, on le fait. Donc ça, c'est le premier point.

Le deuxième point que je voudrais exprimer : on parle sécurité depuis tout à l'heure "sécurité, sécurité". Essayez de faire respecter aux camions les distances de sécurité. La majorité des accidents que vous avez sur la zone cestadaise et canéjanaise c'est des camions qui se rentrent dedans avec des morts. Et moi je me suis retrouvé plusieurs fois avec ma famille dans ma voiture à devoir me mettre en urgence sur une portion d'autoroute style bande d'arrêt d'urgence, parce qu'un camion ne me laisse pas rentrer ou ne peut pas me laisser sortir. Ça, c'est le deuxième point.

Le troisième point : on parlait des péages. Je descends sur Hossegor très régulièrement. On a calculé que le volume de camions qui évitaient le péage était peanuts. On n'en prend pas compte. Je peux peut-être me tromper, mais il me semble que toutes les communes avoisinantes ont mis des arrêtés. Il y a des panneaux "interdit au moins de 3,5 tonnes, les camions n'ont plus le droit d'emprunter les voies parallèles, c'est pour ça qu'ils ne les prennent pas. Donc ils restent sur l'autoroute. Mais on a dû créer ces panneaux-là et ces arrêtés parce qu'ils le faisaient.

Et dernier point, je finis, excusez-moi, mais c'est très important aussi. Il y a une réglementation, on doit légiférer sur les routiers. Tout le monde circule aussi sur Bordeaux. Vous voyez plein de petits camions 3,5 tonnes avec des plaques lituaniennes, polonaises, roumaines. C'est pour éviter quoi ? Ces camions, ils circulent, ils ont le droit de rouler 24h/24. Il n'y a pas de compteur d'heures dans les camions. Aux péages, ils payent comme une voiture parce que ce ne sont pas de gros volumes et donc ils circulent. Ils sont dangereux pour nous. Ils sont dangereux pour le monde du travail parce que c'est une concurrence acharnée. Le transport routier, il ne peut pas concurrencer ça. Voilà. Et donc il y a peut-être des choses à regarder aussi de ce côté-là, puisqu'on parle beaucoup de sécurité. Je vous remercie.

Caroline AUGÉ

Je voulais répondre là-dessus justement. Il y a dans certaines villes, effectivement, des interdictions de circuler avec des dérogations. C'est pour ça que vous voyez des poids lourds, parce que quand c'est du trafic régional et autre, des dérogations se mettent en place et des interdictions de circuler se mettent en place pour qu'un certain nombre de poids lourds ne puissent pas passer, notamment des nationaux ou des transits. S'agissant de ceux que nous appelons les "VUL" pour véhicules utilitaires légers des pays de l'Est. En fait, je vais vous répondre très simplement : ces véhicules-là, ils sont arrivés en 2013-2014. Vous savez quand ils sont arrivés ? Pourquoi ces véhicules sont arrivés ? Parce que, à une époque, notre État travaillait sur l'écotaxe. C'étaient les fameux portiques que vous connaissiez tous. Et ces portiques-là étaient plafonnés à sept tonnes cinq. Ce qui veut dire que le système, les donneurs d'ordre, l'économie s'est dit " Ah ! Les poids lourds vont être taxés. Donc qu'est-ce qu'on va faire ? On va créer, il y a une étude qui existe, un système qui s'appelle les véhicules utilitaires légers polonais, et on viendra passer en dessous de la barre des 7,5t pour livrer un maximum". Ils n'ont pas effectivement de chrono tachygraphe. Mais heureusement depuis plus de 20 ans, et cetera, c'est un combat de longue haleine et ils auront, j'ai un trou de mémoire, mais je crois que c'est 2026, les véhicules auront un chrono tachygraphe dans leur véhicule. Ce système va comptabiliser leur temps de travail et leurs kilomètres.

Pierre DUCOUT (maire de Cestas)

Juste, là-dessus. En tant que maire, j'ai été obligé, et c'est normal, d'aller voir des accidents avec des morts et de fait il faut essayer de faire respecter à la fois les distances de sécurité et la vitesse par les 38 tonnes parce que c'est extrêmement dangereux. Comme cela a été dit par ce monsieur. Ce n'est pas évident, Madame la Secrétaire générale, de faire respecter parce qu'il faut du monde pour le faire. Mais ce secteur-là est vraiment très accidentogène.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci, nous allons prendre la question en ligne. On va afficher la personne à l'écran. Non, il ne souhaite pas intervenir, on va lire sa question.

Fred demande : « Pouvez-vous expliquer comment sera fait le choix final ?" Quels sont les critères de décision ? »

Je ne sais pas si c'est la DREAL qui répond ou Madame la secrétaire générale.

Isabelle LASMOLES (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors dans un premier temps, on fait cette concertation publique, on attend le bilan de Mesdames les garantes et on tirera les enseignements avec une synthèse compliquée, non pas compliquée sur le fond, mais parce qu'il y a beaucoup d'interventions. Vous êtes nombreux à intervenir aujourd'hui et c'est normal, ces réunions sont là pour ça. Il y a beaucoup, beaucoup, beaucoup de contributions sur Internet, comme la question de cette personne. Et donc la synthèse de tout cela sera faite de manière la plus objective possible. Et tout ceci sera remonté au niveau du ministère des Transports. Et c'est en fonction de cette analyse que la décision sera prise. Donc évidemment, on ne la connaît pas, on a strictement aucune idée sur la suite. On capitalise tout ce que vous nous dites, toutes vos interventions, toutes vos questions. On n'a malheureusement pas le temps de vous répondre suffisamment, mais vous trouverez des réponses. Et en fait, c'est tout ce que vous dites qui va permettre, ensuite, le choix qui sera fait au niveau ministériel.

Intervention du public

Bonjour, Stéphane BOCHET, cestadais. Je voulais rebondir sur les unités d'œuvre qui sont utilisées pour les mesures. On parle de nombre de véhicules. Ce qui est intéressant peut-être, c'est de parler en termes d'emprise au sol. Et là je rejoins ce que disait Monsieur le Maire : il y a

une file ininterrompue de camions et pour cause. Un camion c'est 4 à 5 fois la surface d'une voiture. Donc si déjà on prenait les 290 millions d'euros là, et puis qu'on essayait de les confier à la SNCF, par exemple, pour voir ce qu'ils pourraient nous proposer comme projet pour le même prix, pour essayer de réduire cette emprise au sol. Parce que c'est ça le vrai sujet, ce n'est pas le nombre de véhicules, c'est la place que ça prend.

Isabelle LASMOLES (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

On considère qu'un poids lourd occupe 2,5 fois la place occupée par une voiture.

Jean-Alexandre BLANCHARD

Pour vous répondre sur ce qu'on peut faire avec 290 millions d'euros dans le secteur ferroviaire, je voudrais vous donner deux chiffres que je connais parce que c'est des projets sur lesquels j'ai travaillé. Alors, le prix de 320 kilomètres de ligne à grande vitesse qui vous relie tous les jours à Paris, ce qui nous permet de venir, vous déplacer très rapidement pour aller vers Paris ou ailleurs. Ces 320 kilomètres ont coûté, et c'était entre 2009 et 2013, à peu près 8 milliards et demi d'euros. Donc vous faites là le ratio, ça vous donne le prix d'un kilomètre de ligne à grande vitesse. C'est juste pour vous donner un exemple de grandeur.

Jean VEYRAT (animateur)

Est-ce qu'on a un ordre de grandeur pour le fret ?

Jean-Alexandre BLANCHARD

Deuxième petit ordre de grandeur, celui de la construction d'un pont-rail. C'est des choses sur lesquelles j'ai travaillé et c'est des vrais chiffres. C'est un pont-rail dans un endroit en Haute-Savoie qui fait à peu près 100 mètres de long pour une ligne. C'est une monoligne. C'est un pont-rail d'à peu près 100 m, pont métallique, ça coûte à peu près 30 millions d'euros. Voilà. Après, imaginez-vous ce qu'on peut faire avec 300 millions.

Intervention du public

Moi, c'est une question qui, en plus je ne devrais pas vous la poser parce que je suis contre les projets d'agrandissement de deux fois trois voies, mais je voudrais quand même savoir. On sait la fin des travaux, mais on ne sait pas combien de temps ça durerait et quand ils commenceraient.

Intervention du public

Je faisais juste une proposition pour faciliter le travail de Mesdames les garantes. Est-ce qu'on ne pourrait pas faire un vote à main levée, comme ça déjà pour avoir un avis de la salle ?

Marion THENET (garante de la concertation)

Alors justement, l'idée ce n'est pas de voter, parce que si vous dites ça, ça veut dire que vous partez du principe qu'il y a que trois scénarios possibles, ce qui n'est pas du tout le cas puisque justement c'était une base de travail sur laquelle, bien sûr, il faut aménager, et tous vos arguments vont permettre de faire évoluer le projet. On ne peut pas prendre pour argent comptant ces trois scénarios et l'objectif n'est surtout pas de voter. Sinon ce c'est plus une concertation, c'est un référendum.

Jean VEYRAT (animateur)

Madame PANCONI sur la durée des travaux. On demande "des mois ou des années ?", donc une réponse en 20 secondes.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Page 53 et page 64, il y a les deux plannings des deux solutions : début des travaux 2031 et fin 2033, donc en gros deux ans de travaux pour une concession parce que les crédits sont immédiatement mobilisables. Et pour un aménagement sur crédits public où tous les ans, on doit se bagarrer un peu pour avoir les crédits, on va dire, on est sur trois ans et trois mois de travaux. Donc en fait, ça ferait des travaux qui débuteraient un petit peu plus tôt. Ça, c'est ce qu'on appelle pudiquement le "rythme de mobilisation des fonds publics".

Intervention du public

Bonjour, je voudrais qu'on m'explique, par rapport au deuxième scénario, une mise en service sur les 35 kilomètres en 2033 et sur 7 kilomètres en 2034. Alors je voudrais savoir.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

C'est ce que je viens d'expliquer.

Intervention du public

Bonsoir. Moi il y a juste un mot sur lequel je voudrais qu'on réfléchisse, c'est le mot cohérence. Le mot cohérence renvoie à une réunion publique à laquelle j'ai assisté il y a trois jours, qui était sur les zones de faible émission sur Bordeaux et la réunion de ce soir qui est aussi une réunion publique et qui s'adresse aux mêmes citoyens que nous sommes tous. Ceux qui vont essayer de rentrer à Bordeaux, à qui on va dire dans à peine deux ans qu'ils ne peuvent plus rentrer parce que leur véhicule est un véhicule thermique qui consomme trop et que l'on pousse à l'achat de véhicules électriques. Et puis les mêmes citoyens qui regardent là, ce soir, ce projet autoroutier qui finalement ressemble à un projet d'avant, à un projet de l'Ancien Monde où on continue à rouler avec des véhicules thermiques qui seront interdits à la commercialisation en 2035. C'est demain pour ce projet d'autoroute qui doit durer, qui s'amortit en 55 ans. Et quelle est la cohérence ? Quelle est la convergence entre ces deux schémas ? On a vu la rocade de Bordeaux qui était un ruban rouge d'émission forte. J'imagine que toute l'autoroute, surtout sur la voie où circulent les camions, c'est un ruban rouge vif d'émission de dioxyde de carbone. Quelle est la cohérence ? Qu'est-ce que vous nous proposez comme schéma de circulation ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Une des choses qu'on propose justement dans ce cadre-là, c'est que les deux solutions où on rajoute une troisième voie offrent la possibilité de faire une voie réservée aux véhicules à fort taux d'occupation, donc voies réservées covoiturage/transports en commun (lignes de bus)/taxis/véhicules à faible taux d'émissions.

Isabelle LASMOLES (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Je voulais juste compléter en disant qu'il n'y a pas de contradiction puisqu'en fait on parle de véhicules électriques. C'est clair qu'on n'est pas près de se passer de la voiture demain. Il faut

quand même le dire, il y a besoin de voitures. Et ce qu'on espère, c'est qu'effectivement il y aura de plus en plus de véhicules moins polluants, des véhicules électriques et donc ces véhicules-là, il faudra tout de même aussi qu'ils puissent circuler. Peut-être aussi les camions électriques, peut-être au gaz ou je ne sais quoi.

Intervention du public

Bonsoir tout le monde. Et maintenant on va vous parler de cohérence. On va demander aux conducteurs automobiles de plus de 60 ans de passer des tests auditifs, visuels et de réflexes alors qu'on va leur demander de travailler jusqu'à 64 ans, voilà la cohérence. Je voudrais refaire un petit peu l'historique. Ça fait des années que je m'investis dans ce domaine-là.

[bruit dans la salle]

J'en ai pour un moment. Bon, ça fait des années que je m'investis dans ce sujet et j'ai amené avec moi du renfort dans le cadre du contournement autoroutier de Bordeaux. En 2000-2003, il était nécessaire pour améliorer la fluidité des trafics. En 2010, j'ai participé au projet du pont Simone Veil qui était aussi là pour améliorer la fluidité du trafic et désengorger l'agglomération bordelaise. J'avais fait des propositions à l'époque, notamment pour le contournement de Bordeaux, de passer l'A63 à deux fois trois voies. J'avais aussi proposé une rocade à deux fois quatre voies et c'était prévu dans le rapport qui a été soumis à l'enquête publique. Aujourd'hui, on est revenu au point de départ. Vous avez parlé, madame la préfète, de délais de réalisation plus rapides par les concessions. On en est où aujourd'hui ? J'ai pris quelques notes. Alors je vais peut-être vous surprendre tous et toutes. À cette époque-là, les camions n'étaient pas le problème, ils n'étaient pas les seuls. Le problème concerné, c'était les courts et fréquents déplacements au droit de Bordeaux. On a parlé ce soir de principe constitutionnel, l'égalité devant la charge publique. Effectivement, j'ai rappelé mardi soir à Gradignan l'existence de l'article treize de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen qui prévoit que chaque citoyen doit, en raison de ses facultés, contribuer à la charge publique. Donc cet article treize de la Constitution est bafoué par une concession autoroutière et c'est le cas de toutes les autoroutes en France. Cela a été annoncé dans cette soirée, c'est de revoir le plan de circulation de cet ensemble et mener une grande réflexion que, je le sais, ces réunions publiques ne permettent pas. Il faut que la décision soit prise par le peuple. Et je voudrais rappeler à Monsieur DUCOUT que les métropoles ne sont pas des territoires, ce sont des EPCI qui ne concernent que des périmètres. Le droit européen : on a parlé de l'Europe et effectivement c'est là le problème. La France n'est pas dans l'Europe.

Intervention du public

Bonjour, je suis Nicolas, pessacais depuis 32 ans maintenant, cestadais depuis deux ans. Je voulais faire part de mon opposition à un projet d'augmentation du trafic. Enfin pas de trafic. Excusez-moi, je me reprends, il y a beaucoup d'infos. Je voulais faire part de mon opposition à ce type de projet parce qu'en fait c'est des projets pour moi qui tendent à aller vers de la croissance. Aujourd'hui, bon, vous l'avez rappelé, on a une région très attractive. Est-ce qu'on ne pourrait pas du coup mettre toute cette énergie pour augmenter les pistes cyclables, ce genre de choses, ou la mobilité durable ?

Là on parle d'un projet pharaonique et depuis 32 ans que je circule dans la région, on n'en a pas besoin. Quand il y a des bouchons, j'attends.

Intervention du public

José Cervera. Je suis conseiller municipal de Cestas. Dans le débat, on a beaucoup parlé des aspects techniques de ce projet, c'est-à-dire les problèmes de circulation en tant que tels et les problèmes de poids entre les voitures et les camions. Les solutions qui sont présentées le sont essentiellement sous cet aspect-là, en incluant également l'aspect environnemental. Mais moi, il me semble qu'il y a un aspect qui est très important, qui nous touche tous, c'est l'aspect de la cohésion territoriale. On est sur un bassin de vie quand on regarde bien, entre le Sud métropole jusqu'au bassin d'Arcachon. On voit bien les gens qui circulent pour le travail, pour la vie de tous les jours. Et ça, cet aspect-là, ces aspects de cohésion territoriale, il me semble qu'ils n'ont pas été traités dans le dossier et je pense qu'au moment où on voit les problèmes de circulation, les problèmes de carburant, les problèmes de cherté de la vie, il faut inclure également cet aspect sociétal, cet aspect social et de cohésion des territoires. On ne peut pas dire que des gens qui habitent sur le bassin et qui vont travailler, donc qui ont cette exigence pour vivre, de circuler, qu'on n'en tient pas compte. Et évidemment, le coup des péages, pour moi, c'est quelque chose qui va à l'encontre de toute cette nécessité de cohésion territoriale. Et donc moi, je suis fortement opposé aussi aux péages.

Pierre DUCOUT (maire de Cestas)

Je veux dire deux mots, et vous le savez, on a maintenant généralisé pratiquement dans toute la France ce qu'on appelle des schémas de cohérence territoriale, des SCOT. Il y a un travail important avec ce qu'on fait également en inter SCOT. C'est-à-dire qu'il y a cinq ou six SCOT dans l'ensemble de la Gironde et on se réunit pour porter ensemble une cohérence globale. Donc c'est un élément important. Vous savez qu'actuellement il y a évidemment la cohérence qui est regardée à l'échelle de la région avec ce qu'on appelle des SRADDET.

Après, il faut savoir quel sera le responsable pour prendre la décision finale, ce qui n'est jamais simple non plus. Nos schémas sont en ligne aussi, le schéma de cohérence territoriale de l'aire métropolitaine bordelaise. On travaille avec le bassin, donc moi j'étais sur le bassin ce matin par rapport au déploiement de la fibre et ce sont des questions qu'on regarde ensemble étant entendu que de fait, la mobilité est un des premiers secteurs. De la même manière qu'on regarde ensemble la question de traitement des déchets à la bonne échelle. Après, on ne règle pas forcément tous les problèmes immédiatement.

Intervention du public

Juste, sur un des slides que vous nous avez passés, vous nous dites qu'en 2015 il a été fait une étude pour le financement par concession. Cela suppose qu'on prend un concessionnaire qui fait les travaux ? Non ? Parce que ma question c'était : pourquoi n'y a-t-il pas eu d'études avec financement public ?

Isabelle LASMOLES (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Donc en fait, cette étude, c'est une étude qui est une étude préliminaire. On la mentionne ici parce qu'effectivement c'est un des deux scénarios. Avant de penser à la concession, on regarde si financièrement la concession s'équilibre ou pas, et si c'est quelque chose qui est viable ou pas. C'est juste ça la question. Cette étude a été faite par des bureaux d'études, pas par des concessionnaires.

Intervention du public

Bonsoir, Christian Solère de Cestas. Le scénario trois me séduit car il n'y a pas de péage et je voudrais apporter une autre proposition qui permettrait de réduire un peu le coût de ce scénario trois. En effet, quand on rentre vers Bordeaux, ça bouchonne parce que la rocade est saturée. Et donc ma proposition, ce serait plutôt d'évacuer les gens qui sortent de la rocade vers Bayonne ou Arcachon, passer cette sortie à trois voies et l'autre ne pas la faire à trois voies. Par contre on garderait aussi tous les antibruit et tout ce qui va avec. Ça permettrait de réduire un peu la facture. Donc ce serait un scénario de type "trois bis". Merci.

Jean VEYRAT (animateur)

Le but de la concertation c'est aussi d'avoir des contre-propositions, merci.

Pierre DUCOUT (maire de Cestas)

J'étais ce matin avec les deux maires concernés qui m'indiquaient qu'une des solutions était de faire une voie sur un côté uniquement, dans la voie montante depuis Marcheprime et Mios, pour ceux qui vont travailler le matin et de mettre à deux fois trois voies ce secteur-là. Mais c'est une ouverture. Et par rapport à ce qui a été dit, c'est un élément qui n'est pas complètement fermé puisque, comme cela a été dit, la troisième solution a été présentée par rapport à la réaction de l'ensemble des élus de tout le secteur qui étaient tous contre. Et il peut y avoir d'autres solutions. Celle que vous présentez peut être intéressante.

Intervention du public

Bonsoir, moi je suis une habitante de Cestas sur le quartier de Réjouit. J'habite le long de la N10. Je travaille à Bordeaux donc j'utilise régulièrement l'autoroute et je crains fortement d'avoir, avec le scénario avec péage, un trafic qui va augmenter juste devant chez moi. Donc clairement je suis contre le scénario numéro deux. Je pense que je ne suis pas la seule ce soir dans cette salle et j'espère que cet avis sera pris en compte dans vos conclusions. Voilà, vraiment, c'est pour ça que je suis là ce soir en fait.

Pierre DUCOUT (maire de Cestas)

Merci de le dire, parce que tel que c'est présenté, on peut considérer qu'avoir du trafic transversal serait juste une vue des élus.

Intervention du public

Je suis une habitante de Pierroton. J'habite le long de la RD 211 et effectivement, je suis dans le même cas que cette dame. Moi je suis contre ce péage parce que justement, on va avoir de plus en plus de camions, de voitures qui vont passer sur cette RD211. Je voulais aussi dire mon avis. On n'est pas là que pour vous écouter, on est là pour vous dire qu'on n'est pas d'accord. Moi je ne suis pas d'accord.

Intervention du public

Ce n'est pas une question, d'ailleurs, c'est une précision. Dans l'étude, vous avez envisagé le report de trafic dont parlaient ces gens. Moi, je suis concernée, je suis le long de la route d'Arcachon. Sur le scénario deux, il est noté que cela va augmenter de 1 800 voitures sur Arcachon et de 1 800 voitures sur l'autre côté. On ne sait pas pourquoi c'est 1 800, pareil des

deux côtés, je pense qu'il y a eu un calcul divisé par deux. Enfin bref, on ne sait pas trop ce que ça représente. Mais sur l'axe d'Arcachon, ça représente 25 % de trafic en plus et sur l'axe de Cestas ça représente 15 % de trafic en plus. Mais ce qu'il n'y a pas dans l'étude, c'est que dans mon secteur il y a eu des tas de constructions. Et dans les deux prochaines années, il y a 600 logements qui vont sortir de terre. 600 logements, ça veut dire qu'il y aura de toute façon en 2025 1000 ou 1200 voitures supplémentaires sur cette route. On est déjà sursaturé.

Et donc dans votre étude, il faut que vous preniez en compte le fait que l'urbanisation est très importante et que, en plus d'un report de trafic de l'autoroute, il y a déjà des trafics additionnels sur les dix prochaines années à prendre en compte.

Pierre DUCOUT (maire de Cestas)

Simplement, Madame, pour vous dire que vous avez dû le voir sur Internet, dans la commune de Cestas on n'a pratiquement pas bougé de population depuis 30 ans.

Marion THENET (garante de la concertation)

On va conclure. C'est vrai qu'on pourrait y passer encore toute la soirée. En tout cas, on vous remercie pour votre participation. On est tout à fait conscients de la frustration de ce type de réunion. Il n'y a pas de modèle idéal, on va dire. En tout cas, on a essayé de vous donner un maximum d'informations et, dans la mesure du possible, de vous donner un maximum la parole. Donc on vous invite à participer aux ateliers, à vous inscrire, parce que le modèle est différent. On ne va plus être sur des modes de faire, des modes de travail et des contributions. Encore une fois, le bilan va permettre de faire une synthèse, je ne sais pas si c'est le bon mot, mais en tout cas essayer dans la mesure du possible de rendre compte de tout ce qui s'est dit et de tout ce qui s'est passé pendant toute la concertation avec tous les différents modes de participation. Les fiches thématiques, que ce soit pour le trafic avec tous les reports, tout ce qui a été évoqué, parce que dans le dossier de concertation, on n'a pas pu tout mettre, toutes ces fiches vont aussi vous permettre d'avoir une visibilité plus globale. Et très important aussi, ça a beaucoup été souligné, sur l'aspect environnemental. Donc les fiches thématiques sur le bilan carbone qui va vraiment être analysé sur les trois scénarios. Ça va être rajouté aussi. Je laisse le dernier mot à Marion pour finir.

Marion JULIOT (garante de la CNDP)

Juste pour finir, on a aussi entendu vos retours sur le dossier de concertation et sur l'équilibre des présentations. Vos retours aussi sur la forme. Il y a encore deux autres réunions publiques,

donc on va faire le bilan et proposer aussi des ajustements en fonction des retours que vous nous faites. Et nous sommes présentes à l'issue de la réunion si vous souhaitez discuter avec nous.

Pierre DUCOUT (maire de Cestas)

En tant que maire, il me revient d'avoir le mot de la fin donc je me permets de remercier vous tous. Parce qu'ayant été membre de la Commission nationale du débat public, je sais comment ça se passe et ce n'est pas toujours facile. J'estime qu'il y a eu une très bonne tenue. Madame la secrétaire générale, tous les intervenants, merci. Et puis, naturellement, on continuera à suivre ce projet qui nous concerne tous, et que chacun participe au mieux. Bonne soirée, bon retour.