



Concertation préalable du public  
**Verbatim de la réunion publique de Gradignan**  
Mardi 21 février 2023



90 personnes ont assisté à la deuxième réunion publique de la concertation sur le projet de poursuite d'aménagement de l'A63/A660 qui s'est déroulée à Gradignan le 21 février 2023. Il s'y est ajouté environ 10 personnes connectées à Zoom et YouTube. La réunion s'est déroulée en présence des garantes de la concertation, Madame Juliot et Madame Thenet. La DREAL de Nouvelle-Aquitaine était représentée par Michel Duzelier, Béatrice Panconi et Cyril Edmond.

## Introduction

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

Bonsoir à tous. Bienvenue à cette deuxième réunion publique sur le projet d'aménagement de l'A63. Je suis Jean Veyrat, je vais animer cette réunion. Et puisque nous sommes à Gradignan et que nous remercions la ville de nous accueillir dans cette très belle salle, c'est Monsieur le Maire, Monsieur Labardin, qui va prononcer quelques mots d'accueil.

### **Michel LABARDIN (maire de Gradignan)**

Merci. Mesdames, Messieurs, soyez les bienvenus ici à Gradignan pour cette réunion de concertation organisée par les services de l'État, la DREAL, que je salue ici sous l'œil vigilant des deux garantes de la concertation pour nous présenter le projet, en tous les cas, les différentes hypothèses qui peuvent se décliner sur ce segment de l'autoroute A63 entre la rocade bordelaise et Salles, c'est-à-dire à peu près 35 kilomètres. Je salue les habitants des différentes villes : Gradignan, Pessac et même de plus loin. Je salue ma collègue Claude Mellier, vice-présidente de Bordeaux Métropole, qui, de par sa compétence, assiste à cette réunion également.

Mon propos, c'est de vous souhaiter la bienvenue. Bien sûr, à ce stade, je ne suis pas là pour exprimer une opinion personnelle, bien évidemment. Peut-être certains d'entre vous ont pris l'autoroute A63 pour venir ici. En fait, elle se trouve à 500m de cette salle. Et vous aurez observé que, si vous la prenez à différentes époques de l'année ou de la journée, la thrombose sur l'autoroute A63 ne se situe pas uniquement au départ des vacances d'été ou certains week-ends un peu chargés, mais c'est une réalité pour nous qui sommes riverains quotidiens, quelques fois sur des kilomètres et quelquefois plusieurs heures par jour. Donc de fait, ce n'est pas un hasard s'il y a un projet d'élargissement puisque cette réalité de thrombose c'est une vraie pénalité à la fois pour les flux de transit, mais aussi pour les riverains, puisqu'en particulier aux heures de pointe, nous sommes bien placés pour voir les effets contraires et quelquefois très délétères sur le plan sécuritaire, entre les salariés des entreprises qui se rendent sur les bassins d'emploi de Gradignan, de Pessac et de Mérignac qui empruntent cette autoroute, et puis les flux autoroutiers quotidiens, nationaux et internationaux qui créent des éléments de remontée de files très inquiétants sur sur la rocade et notamment ici à l'échangeur 26.

Donc de fait, il y a un problème. Donc de fait, il faut faire quelque chose et vous allez nous présenter les hypothèses puisque nous avons tous déjà bien compris que, s'il faut faire quelque chose, que faut-il faire ? Sur quels linéaires et à quel coût ? Pour les usagers ou pour l'État ou

pour les collectivités ? C'est tout le problème qui est posé. Mais là je n'en dévoilerai pas plus puisque c'est vous qui allez nous le présenter.

Vous n'avez pas fixé une longueur de réunion, vous pouvez rester jusqu'à minuit, ça ne nous cause aucune difficulté. En tous les cas, j'espère que le débat sera nourri et que nous pourrons épuiser toutes les questions.

Il y a déjà eu une réunion publique. Il y avait cet après-midi une réunion des élus avec les services de l'État, avec le service du préfet. Et puis il y a des ateliers également. Vous avez toute la liste des lieux et des contributions possibles à la fois individuelles ou collectives, de sorte que nous pourrons, je l'espère après cette période, complètement purger le débat de manière à permettre la décision, sinon la plus consensuelle, en tous les cas celle qui sera de l'intérêt général. Je vous souhaite une bonne soirée. Merci.

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

Merci beaucoup Monsieur le Maire. Je précise au passage que la réunion est enregistrée. Elle est diffusée en direct sur l'application Zoom et sur YouTube. Donc c'est d'autant plus important de parler dans le micro. Monsieur le Maire l'a dit, on va discuter jusqu'à épuisement des questions. Le but de cette réunion, c'est de vous donner la parole. Tout de suite, pour lancer la réunion, je laisse la parole à Monsieur Duzelier et ensuite je présenterai le programme.

### **Michel DUZELIER (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Bonsoir mesdames et messieurs. Je suis Michel Duzelier, chef de service infrastructures à la DREAL Nouvelle-Aquitaine. Donc la DREAL, pour certains qui ne connaissent pas, c'est la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement. On dépend du ministère de l'Écologie et donc je représente avec mes deux collègues Béatrice et Cyril, la maîtrise d'ouvrage de cette étude dont Monsieur le Maire vient de vous parler.

On est sur une section l'A63, on est sur 35 kilomètres entre la rocade de Bordeaux et la barrière de péage d'Atlandes. Ces 35 kilomètres sont aujourd'hui à 2x2 voies. Et après, plus au sud, on passe à 2x3 voies. Dans le périmètre de l'étude, il y a aussi l'A660 pour laquelle on fera la mise aux normes environnementales. Béatrice vous précisera précisément de quoi il s'agit. Ce projet présente des enjeux importants pour nous, à la fois d'améliorer la fluidité et le fonctionnement de l'itinéraire, les conditions de sécurité, vous le voyez certainement en tant qu'usagers. Les ralentissements en accordéon créent des accidents. On est sur un axe où l'accidentologie est huit fois plus élevée que sur des axes similaires. Donc le projet pour nous représente un fort enjeu d'aménagement.

Aujourd'hui, on se retrouve dans une phase de concertation. Pour nous, maîtres d'ouvrage de l'État, ce sont des étapes importantes tout au long de la vie de ce type de projet qui durent plusieurs années. Vous avez pu voir que, quand on a des projets routiers, les phases d'études durent des années et les phases de réalisation aussi. La mise à 2x3 voies de la rocade en est une preuve. En tous les cas, les phases de concertation amont, comme on l'est ce soir, est pour nous une étape très importante.

Donc à la concertation, dans le dossier de concertation et dans la présentation que vous vous êtes faite, on a trois scénarios d'aménagement : la mise en concession sur les 35 kilomètres, la mise à 2x3 voies sur fonds publics sur 7 kilomètres entre la rocade et l'échangeur de Cestas. Et puis le troisième scénario qui est : on ne fait rien. Donc, je voulais simplement rappeler que c'est une opportunité. C'est-à-dire qu'aujourd'hui on a trois scénarios qui vous sont présentés pendant la concertation. Rien n'exclut d'avoir d'autres idées. C'est tous l'enjeu de la concertation. Pour nous, c'est très important aussi d'avoir l'écoute du territoire, l'écoute des usagers.

Et tout cela se passe sous le contrôle des deux garantes ici présentes donc Marion Thenet et Marion Juliot, que la Commission nationale de débat public a nommées l'an dernier. La Commission nationale du débat public, c'est elle qui a décidé de la concertation avec garantes. Les deux garantes ici présentes ce soir devant nous, avec nous, sont justement garantes de tous ces échanges, de toute la neutralité et de l'objectivité des débats. Et pour nous, c'est très important d'avoir cet échange. Je préciserai simplement que c'est une concertation qui dure quand même jusqu'au 30 avril. Donc vous aurez en dehors de cette réunion l'occasion aussi de vous exprimer. Il y a d'autres réunions publiques, il y a des ateliers, mais il y a aussi le site de la concertation sur Internet qui vous permet de poser des questions auxquelles on a obligation d'apporter des réponses à la fin de la concertation. Les garantes auront un mois pour remettre le bilan de la concertation qui sera rendu public. Et en suivant l'État, maître d'ouvrage, a deux mois pour publier les enseignements qu'il tire pour éclairer la décision ministérielle quant à la suite à donner à ce projet. Voilà ce que je voulais vous dire. Le débat est totalement ouvert et donc n'hésitez pas à poser toutes vos questions.

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

Merci beaucoup. Donc, avant de passer la parole aux garantes de la concertation, je vous présente très rapidement le programme de cette réunion. Dès le début, les garants vont présenter le cadre de cette concertation qui est réglementaire. Ensuite débutera l'exposé de l'État, avec d'abord un point sur l'état actuel de l'A63, quelques diapositives de prospective sur les déplacements à l'horizon 2030, toujours sur cette A63 et dans tout ce secteur du Sud/Sud-

Ouest de l'agglomération bordelaise. Les trois scénarios d'aménagement avant de vous présenter enfin la manière de participer à la concertation un peu plus dans le détail puisqu'en effet, il y a différentes modalités. Ensuite, on aura 1h à 1h30, tout le temps qu'il faudra en somme, pour répondre à vos questions. Tout de suite, mesdames les garantes, la parole est à vous.

## Présentation du cadre de la concertation

### Marion JULIOT (garante de la CNDP)

Bonjour à tous. Merci Monsieur le Maire pour votre accueil. Merci à toutes et tous pour votre participation. On va vous présenter très rapidement la Commission nationale du débat public puisque Marion et Marion sont présentes au titre de la Commission nationale du débat public. Avant de commencer, une petite question. Qui a déjà entendu parler de la Commission nationale du débat public ? [...] Je m'améliore. La dernière fois, quatre personnes, j'étais un peu inquiète. Alors après ça, vous pourrez dire que vous en avez déjà entendu parler. La Commission nationale du débat public, c'est une autorité administrative indépendante qui a été créée il y a 25 ans pour garantir le droit de toutes et tous à la participation. C'est une autorité indépendante. Autorité puisque nous prenons des décisions en notre nom propre. Et c'est pour ça qu'on édite à la fin de la concertation un bilan. Une autorité administrative puisque, même si on n'est pas rattaché à des ministères, on représente l'État pour le côté garant de la concertation. Et indépendante puisque, comme je viens de le dire, nous ne dépendons pas des pouvoirs publics, nous ne dépendons pas de la maîtrise d'ouvrage et d'aucun ministère.

Je vous le disais à l'instant, on défend le droit de la participation. C'est un droit qui est inscrit dans la Charte de l'environnement, adossée à la Constitution française tel qu'il est écrit ici. Vous avez tous le droit de participer aux décisions qui vous concernent et qui ont un impact sur l'environnement, donc sur des projets, sur des plans et programmes. Ce droit, il sert à quoi ? Il sert à influencer la décision, ce qui veut dire que, au stade où nous en sommes aujourd'hui sur la concertation préalable, aucune décision n'a été prise. On est au stade du débat, de l'intérêt, de l'opportunité de faire ou non ce projet. Ça, c'est le premier point. On débat aussi de comment on réalise ce projet, à quelles conditions peut-il avoir lieu. On débat, je viens de le dire, de l'impact sur l'environnement, à quelles conditions on produit et on lance ce projet. Et puis en dernier lieu, on travaille sur le suivi du projet puisque aujourd'hui on en est à la concertation préalable sur un projet qui est déjà réfléchi depuis de nombreuses années. Et après cette concertation préalable, il y aura d'autres étapes auxquelles vous aurez aussi le droit de participer.

La CNDP, ce sont ces six principes qui sont écrits ici, sur lesquels je ne reviendrai pas en détail puisque Marion les présentera. Ce sont donc l'indépendance, j'en ai parlé, la neutralité, la transparence de l'information, l'argumentation, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous dans la participation. Pour les missions du garant, je passe le relais à Marion.

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

Bonsoir à tous, je prends le relais pour faire écho à ce que vient de dire Marion sur les principes de la CNDP. Il faut comprendre que les missions du garant sont en totale adéquation avec tous ces principes. Donc le premier : l'indépendance. Ça a déjà été dit, mais on insiste beaucoup là-dessus. On est des personnes complètement indépendantes, on n'appartient à aucune structure, et ça, ça fait partie des règles de base. Donc c'est important de le souligner, même si ça a été dit plusieurs fois ce soir. Mais on y tient. Notre mission va être avant tout de veiller au bon déroulement de cette concertation et au respect de la participation de tous. C'est un objectif qui est très important.

Avant de commencer cette concertation, ça fait moins d'un mois maintenant que ça a commencé, on a fait ce qu'on appelle une étude de contexte et on a rencontré un certain nombre de personnes pour essayer d'identifier potentiellement où on devait faire ces réunions et pour essayer de toucher tous les publics. On va travailler aussi avec des étudiants sur une formation sur Bordeaux qui travaille sur la logistique.

C'est important pour nous d'essayer d'ouvrir ce débat. C'est vrai qu'on a beaucoup de participation sur la plateforme. Donc ça, pour nous, ça montre qu'il y a une communication. La communication n'est jamais assez bonne parce qu'il y en aura toujours qui diront qu'ils n'étaient pas au courant. Toutes ces modalités de concertation sont des choses qu'on a définies ensemble, avec la maîtrise d'ouvrage, et c'était important pour nous. Et ça c'est notre rôle avant tout, que cette concertation soit la plus ouverte possible.

Bien entendu, on respecte une stricte neutralité. À aucun moment on ne va donner notre avis, contrairement à l'enquête publique qui va se dérouler bien après, vous le verrez dans le calendrier. À ce moment-là, c'est le commissaire enquêteur qui va donner son avis ou la commission d'enquête, parce que je pense que sur ce projet-là, il y aura une commission d'enquête. Nous, en tant que garant, à aucun moment on ne doit donner notre avis. Ça, c'est fondamental.

Et enfin, on est bien sûr à l'écoute de tous les participants. Donc on est à votre disposition à tout moment. Vous allez voir, il y a plusieurs façons de participer. Mais en tout cas, nous notre rôle c'est aussi d'être à l'écoute de tout le monde.

Alors je suis partie dans le mauvais sens. Donc nos missions. L'étude de contexte, j'en ai parlé. C'est vrai que c'est un point très important parce que ça a permis de fixer les modalités de cette concertation et de pouvoir travailler sur le dossier de concertation. Là, je pense que vous avez en main juste la plaquette. Il y a un dossier de concertation beaucoup plus conséquent, avec beaucoup plus d'informations que vous pouvez télécharger sur le site. Donc, c'est important d'avoir rencontré toutes ces personnes. Et on peut continuer, d'ailleurs, à en rencontrer pendant cette phase de concertation pour pouvoir travailler ensemble.

Pendant la concertation, on va veiller à la qualité, à la sincérité de toutes les informations qui vont être diffusées. Évidemment, favoriser toute l'expression et essayer dans une certaine mesure et jusque dans la limite de nos possibilités en tout cas de vous fournir tous les documents qui vous permettraient de pouvoir avoir un maximum d'informations en toute transparence. C'est vrai que ce n'est pas toujours évident. Il y a des documents qui sont confidentiels, un certain nombre. Donc nous, on essaye de faire en sorte que vous puissiez avoir à votre disposition ces documents. Ce ne sera pas toujours forcément le cas, on va voir au fur et à mesure en tout cas. Et on vous invite aussi, ça c'est très important, si vous avez des études, des documents que vous avez envie de partager avec le public, d'amender cette plateforme et de pouvoir mettre à disposition tous ces documents. Donc votre rôle, il est aussi important par rapport à votre contribution à tout ça, au-delà d'être là effectivement aujourd'hui, de participer aux ateliers, de participer à tout ce qu'on va proposer. Mais vous pouvez aussi partager des études, des documents qui vous paraîtraient importants pour faire avancer le débat.

Donc, comme cela a été précisé, un mois après la fin de la concertation, qui se finit le 30 avril, donc au plus tard à fin mai, nous allons donc faire un bilan. Dans ce bilan, on va vraiment privilégier tous les arguments qui vont être donnés. On n'est pas là pour comptabiliser les pour et les contre. Ce n'est pas trop ça le propos. L'idée, c'est vraiment qu'on est dans du débat. C'est très important pour nous que ce débat soit riche. Donc c'est pour ça que c'est important que vous soyez là. Mais en tout cas, l'important c'est aussi la qualité des arguments qui vont être donnés. C'est pour ça que ce n'est pas juste "je suis pour" ou "je suis contre". C'est essayer de faire avancer le débat et d'avoir des informations pour pouvoir amender toutes les décisions qui pourraient être prises derrière. Et effectivement, la DREAL aura deux mois pour y répondre.

Notre rôle s'arrêtera donc au moment où on aura remis notre bilan. Mais la CNDP sera toujours là. Alors il y aura peut-être les deux garantes, je ne sais pas. En général, sur les concertations continues, c'est souvent une des deux garantes qui va rester, mais peut-être qu'il y aura les deux. On verra plus tard. En tout cas, la CNDP sera toujours là pour vous écouter sur ce qu'on appelle la concertation continue qui arrive derrière cette concertation-là et jusqu'à l'enquête

publique. C'est important d'avoir ça en tête. Là, on est vraiment dans le cadre d'une concertation préalable au titre de l'article L-121-15-1 du Code de l'environnement. Tout ce qu'il y a dans cet article, c'est un peu ce qu'on vous a présenté avec Marion. Et donc les dates, on les a données. On est sur le maximum possible d'une concertation préalable. On n'a pas le droit de dépasser les trois mois, on est sur le maximum. C'est important de le souligner parce que sur certains projets, on se retrouve sur des concertations d'un mois, deux mois. C'est vrai que c'est un peu court. On est quand même au maximum sur le timing. Ça, c'est intéressant aussi. Pour les articles, par rapport à la définition du dossier, des modalités, etc., on rentre bien dans le cadre des articles du Code de l'environnement, L121-8 et R121-8.

Vous pouvez effectivement nous contacter par mail. Pour tout ce qui est contribution, on vous invite vraiment à aller sur la plateforme parce que la plateforme, c'est partagé par tout le monde. Ça permet à tous de voir les contributions de tout le monde. Et surtout, comme ça a été précisé, les réponses apportées, c'est ça aussi qui est important. Si vous avez des choses à partager au lieu de nous les envoyer directement, c'est vrai que c'est plus intéressant de les partager à tous. Bien entendu, pour pleins d'autres sujets, vous pouvez communiquer avec nous par mail directement. J'en ai fini je pense, oui. Donc je laisse la parole à Béatrice Panconi de la DREAL pour présenter le projet. Merci.

## Présentation du projet

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

Béatrice Panconi de la DREAL. Comment on est arrivé à cette concertation ? En 2009, on a commencé les premières études de faisabilité de la mise à 2x3 voies de l'A63. Ces études ont regardé plusieurs scénarios, notamment le scénario où on ne faisait rien jusqu'au scénario de mise à 2x3 voies complètes. Et une fois qu'on a eu mené ces études, s'est posée la question du financement, de comment on finançait cette mise à 2x3 voies.

En 2015, compte tenu de la rareté conjoncturelle des fonds publics, on a mené une étude sur le financement par concession de cette mise à 2x3 voies. Les études ont conclu en 2016 qu'une concession autonome était faisable. Ce projet a fait l'objet d'un examen par le Conseil d'orientation des infrastructures. C'est un organisme indépendant, avec des élus, qui est nommé par le ministère des Transports et qui conseille le ministère sur les opérations de transport France entière. Donc, le Conseil d'orientation des infrastructures a indiqué que pour le projet de mise à 2x3 voies de l'A63 il était opportun de poursuivre les études, notamment sur la base d'un projet concédé.

En 2021, préalablement à la saisine de la Commission nationale du débat public pour savoir si on allait faire un débat public ou une concertation avec garants compte tenu du montant de l'opération, on est allé faire une consultation informelle des collectivités. Dans le cadre de cette consultation informelle des collectivités, compte tenu des échanges qu'il y a eu avec les élus, il y a un scénario, on va dire alternatif, de mise à 2x3 voies partielle sur crédits publics qui a été construit. Ce scénario, c'est une mise à 2x3 voies partielle, notamment pour tenir compte de deux choses : la section où il est le plus urgent, le plus important de mettre à 2x3 voies et la rareté des crédits publics. Suite à cette consultation informelle, on a saisi la CNDP qui s'est prononcée en mars 2022 pour une concertation avec garantes. Elle a désigné les garantes pour venir nous aider dans le cadre de cette concertation et veiller à ce que nous soyons complètement transparents dans le cadre de cette concertation.

Depuis 2022, on a également mis à jour les études de trafic parce qu'elles avaient été faites en 2016 dans le cadre de l'étude de concession. Mais des études de trafic de 2016, c'est bien, ce n'est pas si vieux que ça en termes d'étude, mais compte tenu de l'évolution des trafics et puis globalement c'est très important dans ce genre de projet, avec notamment les impacts en termes de congestion et de trafic, d'avoir des études de trafic récentes.

Donc en 2022, on a fait de nouvelles études de trafic, on a construit le dossier de concertation et on est aujourd'hui devant vous pour la concertation publique qui se tient du 30 janvier au 30 avril. Après la fin de la concertation. Les garantes, comme elles vous l'ont indiqué, auront un mois pour faire le bilan. Derrière, l'État a deux mois pour ce qu'on appelle "tirer les enseignements de la concertation" sur la base du bilan et sur la base de l'ensemble de ce qui s'est dit et de ce qu'il aura pu sortir de la concertation, des compléments d'études qui pourront être menées, etc.

Maintenant on peut passer à l'A63 aujourd'hui. Alors, l'A63 aujourd'hui, c'est un axe qui est très sollicité. En arrivée sur Bordeaux, on a 80 000 à 90 000 véhicules par jour, à partir de l'échangeur 25 en direction de la rocade, avec 17% de poids lourds. Dans la section un peu plus au sud, c'est-à-dire de la bifurcation avec l'A660, qui est l'échangeur 22, jusqu'à l'échangeur 25, on est plutôt entre 60 000 et 70 000 véhicules par jour avec un taux de poids lourds à peu près équivalent aux alentours de 18%. Au sud de la bifurcation d'A660, on tombe à 30 000/40 000 véhicules par jour, mais là on a un taux de poids lourd qui devient très important puisqu'on passe à un taux de 30%. Et puis sur l'A660, on a 20 000 à 30 000 véhicules par jour et un taux de poids lourd qui est relativement bas puisque c'est un taux de 6%.

Ce qu'on constate, c'est que cet axe est très sollicité, il est saturé aux heures de pointe le matin et le soir, et il est également saturé les week-ends et particulièrement les week-ends d'été. Assez souvent, on atteint la capacité maximale pour une autoroute à 2x2 voies, ce qui entraîne

des difficultés qu'on va voir en suivant. Le temps de trajet à vide, c'est-à-dire quand c'est complètement fluide, la nuit par exemple, c'est 21 minutes. Et ce temps de trajet, il peut monter jusqu'à 1h quand on a des périodes de congestion. Il y a une l'accidentologie qui est problématique. Le fait d'être à la capacité maximale d'une voie, ça entraîne que, à la moindre perturbation, ça pose problème, ça bloque. Il y a une circulation en accordéon, et vous savez qu'il y a un niveau d'accidentologie sur cette section qui est huit fois plus important aux normes nationales pour le même type de route, c'est-à-dire pour les autoroutes à 2x2 voies avec à peu près le même trafic. Et ce sont de nombreuses percussions par l'arrière qui sont des accidents typiques des circulations en accordéon et donc des zones de congestion.

Sur cet axe, en plus, il y a une forte combinaison d'usages. Déjà, il relie deux bassins d'emploi puisqu'il relie l'agglomération de Bordeaux et l'agglomération tout autour du bassin d'Arcachon. Donc on a une majorité de domicile-travail, notamment dans la zone la plus saturée. Mais c'est également un axe qui, suivant les sections, comme je vous l'ai montré tout à l'heure, supporte entre 17 et 29% de poids lourds du fait du transport de marchandises transfrontalier puisqu'on est sur le corridor atlantique, mais aussi du fait du trafic d'échanges avec l'agglomération. L'agglomération bordelaise se nourrit, elle fait des commandes... Donc il y a tout un trafic d'échanges également avec l'agglomération. Il n'y a pas que le transit international.

C'est un axe qui a également des normes à rattraper. Tout d'abord des normes environnementales. Il a été construit il y a suffisamment longtemps pour ne pas être aux normes environnementales actuelles, notamment en termes de récupération et de gestion des eaux et également en termes de passage faune, que ce soit les passages pour la petite faune ou les passages pour la grande faune, et en termes d'intégration paysagère. C'est un axe qui n'est plus non plus tout à fait aux normes de sécurité qui ont évolué, avec notamment des histoires de longueur de bretelles, d'accès aux aires de services et de repos, certains dispositifs de sécurité et/ou d'équipement d'ouvrage.

On a regardé l'axe lui-même, le diagnostic de l'axe. Maintenant on va regarder en termes de déplacements et de mobilité comment se comporte la zone. C'est une zone qui a gagné en population. Ce sont des territoires très attractifs. La carte est assez parlante puisque tout ce qui est en vert plus ou moins clair, c'est des communes qui ont augmenté leur population entre 5% et plus de 15% pour le vert foncé. À l'inverse, en rose, ce sont des communes qui sont plutôt à l'est qui ont perdu en population. Donc on voit vraiment que ce côté autour de l'A63 et en direction du bassin d'Arcachon, c'est une zone qui est de plus en plus attractive et qui a beaucoup gagné en population.

Mathématiquement, il y a plus de gens donc il y a plus de besoins de mobilité. Globalement, depuis 60 ans, on constate une hausse de la mobilité au niveau international, une multiplication par cinq de la mobilité depuis 1960. Une distance moyenne des trajets domicile-travail qui est

en très forte augmentation puisque, dans les années 1960, c'était trois kilomètres pour le domicile-travail et maintenant c'est plus de 13 kilomètres pour le domicile-travail. En plus de cette augmentation de la mobilité, il y a aussi l'augmentation des gens dans la zone qui sont amenés à se déplacer parce qu'ils sont plus nombreux.

Est-ce que la crise sanitaire a changé les choses ? On a pu effectivement se poser la question puisqu'on a vu que ça a permis de développer le télétravail. Mais bon, il faut voir que le télétravail représente moins de déplacements mais surtout dans le secteur tertiaire qui est un secteur qui peut se permettre de télétravailler (secteurs de bureaux). Ce n'est pas possible dans tous les secteurs. Mais ce qu'on constate, c'est qu'il y a un retour au niveau de congestion de pré-pandémie. Et ce retour, il a eu lieu dès 2021. C'est une analyse de l'A'urba. On pourra mettre le lien sur le site.

Ensuite, on constate également une hausse de l'autosolisme. L'autosolisme, c'est les personnes toutes seules dans leur voiture et il y a un baromètre de l'autosolisme qui est fait France entière. Et là où on avait 82,6% de personnes qui étaient seuls dans la voiture en 2021, maintenant on est à 85%. Donc ça augmente. Il y a également une émergence de nouveaux déplacements. Les gens font des fois du télétravail, mais ça ne les empêche pas de se déplacer pour autre chose, éventuellement à d'autres heures. Ils ne vont pas forcément aux heures où c'est congestionné, mais il y a quand même un maintien des déplacements. C'est pour d'autres raisons.

Alors, quelles sont les alternatives à la route pour les véhicules particuliers ? Il y a le projet de RER métropolitain qui va permettre de passer de 9 000 voyageurs par jour sur la ligne Bordeaux-Arcachon à 15 000 voyageurs par jour en 2030. Il y a des incitations au covoiturage, notamment avec les efforts au niveau national pour la création d'aires de covoiturage, etc. Il y a divers plans et politiques en faveur du vélo et des modes doux. Que ce soit au niveau de la Gironde, au niveau de Bordeaux Métropole, des collectivités et des autres communautés de communes, la COBAS, la COBAN, la ville de Salles également. Il y a une intermodalité qui est facilitée. Il y a toutes ces alternatives quand même qui existent.

Pour les marchandises, on se rend compte qu'il y a quand même peu de marge. Il y a 20 trains de fret par jour entre Bordeaux et Hendaye. Il y a un projet d'autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre prévu pour 2024. Mais ça représentera 80 poids lourds par jour, ce qui, par rapport au trafic sur l'A63, n'est pas énorme. Et il faut quand même se rendre compte qu'il y a également dans ce trafic de poids lourds une part significative d'échange et de transport local qui peut difficilement être capté par le fer puisque le fer devient intéressant à partir d'un nombre important de kilomètres, au-dessus de 500km en gros.

On propose à la concertation trois scénarios d'aménagement, même si on est ouvert aux différentes propositions. Quels sont les objectifs de cette opération ? On l'a vu, il y a des problèmes de congestion. Donc l'objectif est d'améliorer la fluidité et le fonctionnement de l'itinéraire actuel. On a dit qu'il y avait beaucoup de domicile-travail. Ce qui est important pour le domicile-travail, ce n'est pas forcément de gagner du temps, c'est d'avoir un temps fiable. Donc en fait, c'est d'assurer une fiabilité en termes de temps de parcours. Ensuite, d'améliorer les conditions de sécurité et puis de garantir une meilleure intégration environnementale de cet axe.

Donc une vue d'ensemble des trois scénarios. Donc il y a un scénario 1 qui est : aucun aménagement routier de l'A63. Un scénario 2 qui est un aménagement complet de l'A63, donc une mise à 2x3 voies des 35 kilomètres de l'A63 et mise à niveau environnementale de l'A660 par mise en concession. Et il y a un scénario d'aménagement partiel, sur les 7 premiers kilomètres en sortant de Bordeaux jusqu'à l'échangeur 25, un tout petit peu après, de mise à 2x3 voies, et rien sur le reste de l'itinéraire, sur crédit public.

Les modalités de réalisation. Vous avez tous vu la mise à 2x3 voies de la rocade. C'est en gros le même principe où on fait la troisième voie dans le terre-plein central. Ce terre-plein central est beaucoup plus large que ce qu'on avait sur la rocade puisqu'il fait entre 10 et 55 mètres. Les ouvrages ont été dimensionnés pour faire passer la 2x3 voies. Ça fait plutôt peu de consommation de foncier et en particulier du foncier qui, sans être du foncier artificialisé, n'est plus tout à fait du foncier naturel puisque c'est du foncier qui fait partie d'une dépendance routière.

Une voie dédiée. Tout d'abord, sur une 2x2 voies, on ne peut pas, compte tenu de contraintes notamment techniques, de mettre une voie réservée aux véhicules à fort taux d'occupation. Les véhicules à fort taux d'occupation, c'est le covoiturage, les transports en commun, les taxis. Sur une section à 2x2 voies, on ne peut pas mettre de voie réservée qu'on appelle VR2+ (plus de deux personnes dans le véhicule). Dès qu'on a une troisième voie, on peut proposer d'avoir une voie réservée aux véhicules à fort taux d'occupation. Donc ça, c'est quelque chose qui peut être fait dans le scénario 2 et dans le scénario 3 en fonction de la longueur de mise à 2x3 voies et accompagnée d'incitation au covoiturage notamment. Il peut y avoir également des aménagements d'aires de covoiturage. Et il y a la possibilité d'une gestion dynamique de cette voie ou pas, c'est-à-dire soit elle est en permanence prévue pour les covoitureurs, soit, ce qui est plus souple et probablement plus intelligent, avec des panneaux à messages variables on peut l'ouvrir aux covoitureurs quand il y a besoin parce qu'il y a un peu trop de monde sur l'ensemble de la section ou la laisser au commun.

Donc on va regarder plus précisément chacun des scénarios. Le scénario 1 : aucun aménagement. La fiche technique c'est, en gros, aucun aménagement, donc aucune mise à

niveau environnementale et technique, pas de possibilité de voie dédiée. Une circulation moyenne de 66 600 véhicules par jour sur l'A63 avec 86 000 véhicules par jour entre l'échangeur 26 et la rocade en approche de Bordeaux. Un coût ? Zéro euro. Donc l'intérêt, ou avantage si l'on préfère : aucun investissement, aucune nouvelle imperméabilisation d'espace et pas d'émissions de gaz à effet de serre lors de la construction. Les limites de ce scénario, c'est l'intensification des congestions avec une possibilité de perte corrélative d'attractivité du territoire, un report de trafic sur les voiries secondaires quand ça congestionne, une dégradation du cadre de vie, que ce soit sur l'axe A63 ou sur les voiries secondaires. Un risque d'accident accru puisque plus de congestion donc plus de moments où il y a ce problème de circulation congestionnée et l'avant-après en accordéon et pas de possibilité de faire une voie réservée. Donc ça, c'est le scénario 1.

Le scénario 2 : l'aménagement complet en concession. Donc 35 kilomètres de mise à 2x3 voies. Une mise aux normes complète tant en matière d'environnement qu'en matière technique. La possibilité de faire une voie dédiée sur une longueur à déterminer ultérieurement. Une circulation moyenne sur l'A63 de 65 500 véhicules jour, un gain de temps de 5 à 10 minutes suivant si on est à l'heure de pointe du matin ou du soir. Sachant que, comme je disais tout à l'heure, ce n'est pas forcément le gain de temps le plus important. L'important c'est qu'avec ce scénario, on arrive à revenir au moment de la mise en service à la fluidité, c'est-à-dire à un temps de trajet de 21 minutes comme ce qui se passe la nuit. Un coût de 290 millions d'euros hors taxes, une mise en service prévisionnelle pour fin 2033. On note dans les intérêts une amélioration nette des conditions de circulation, fluidité, fiabilité et sécurité améliorée. Donc le gain de temps comme je le disais tout à l'heure. Une meilleure protection de l'environnement puisqu'on fait une mise à niveau environnementale globale. La mise en place de protections acoustiques avec cinq kilomètres de murs antibruit et trois kilomètres de merlons. Les merlons, ce sont les buttes de terre qu'on fait quand on a de la place. Et les murs anti-bruit, on les fait quand on a moins de place. Aucune dépense publique puisqu'on est dans un scénario concédé.

Les limites. Donc c'est le péage. Le péage est proposé le plus bas possible de façon à ce qu'une concession soit faisable sans qu'elle sorte des bénéficiaires outranciers. Donc c'est un optimum. Ce péage est de 0,04€ TTC pour les voitures, donc les véhicules légers, et de 0,20€ hors taxe pour les camions. Dans les limites, il y a un possible report de trafic sur les voiries secondaires et il y a le fait que la construction est émettrice de gaz à effet de serre. Donc, dans ce scénario-là, c'est l'utilisateur qui paye l'aménagement.

Un focus sur les péages. Ce n'est pas le système de péage que vous connaissez sur l'A63 dans les Landes, avec une barrière de péage en pleine voie au sud et une barrière de péage en pleine voie au nord. C'est un système en flux libre avec un portique entre chaque échangeur

qui permet de faire payer le prix kilométrique exact de la section. S'il y a trois kilomètres entre deux échangeurs, c'est 3km x 0,04€. Et après on ajoute les portiques à chaque fois qu'on passe un portique. Ces portiques ont cet avantage-là de faire une tarification au plus près et d'avoir une moindre consommation d'espace que les barrières de péage en pleine voie qui sont relativement consommatrices d'espace et d'artificialisation. En termes de modulation des tarifs, ce que l'étude propose, c'est un écart maximum entre les voitures, donc les véhicules légers, et les poids lourds. C'est un écart en gros de 1 à 6, de façon à faire payer au maximum les poids lourds pour cet itinéraire. Ces tarifs ont été adaptés, mais c'est quelque chose qui est encadré. On est vraiment allé au maximum de ce qu'il est possible de faire en termes de modulation. On a également différentes approches pour la localisation des portiques de péage. Donc le principe de base du droit du péage, c'est le principe d'égalité de traitement des usagers devant le péage. Donc le coût kilométrique : on fait un kilomètre, on paye tant, on fait trois kilomètres, on paye trois fois tant. En revanche, il peut parfois y avoir des approches dérogatoires avec notamment pas de portiques aux extrémités et donc les extrémités peuvent être « libres de péage ». Il y a deux pages spécifiques dans le dossier sur ce sujet.

Le scénario 3 : aménagement partiel sur crédits publics. Donc aménagement de 7 kilomètres de mise à 2x3 voies avec mise aux normes de sécurité et environnementales sur 7 kilomètres, possibilité d'une voie dédiée au covoiturage sur ces 7 kilomètres puisqu'on a vu qu'on pouvait le faire que quand il y avait 2x3 voies. Circulation moyenne sur l'A63 de 69 500 véhicules par jour. 2 à 4 minutes de gain de temps. Un coût de 54,5 millions d'euros hors taxes, une mise en service début 2034. L'intérêt : amélioration des conditions de circulation à l'approche de Bordeaux, un gain de temps qui existe mais qui est un peu plus limité. Dans ce scénario-là, on n'arrive pas à revenir aux 21 minutes, à revenir à la fluidité complète. On a une mise aux normes environnement et sécurité sur 7 kilomètres, une mise en place de protections acoustiques, exactement la même chose puisque, de toute façon, toutes les protections acoustiques du scénario 2, elles sont sur la section des 7 kilomètres, donc 5 kilomètres de murs, 3 kilomètres de merlons. Avec l'amélioration corrélative du cadre de vie des riverains, la gratuité pour les usagers, la maîtrise du trafic sur les voiries secondaires.

Alors les limites c'est que l'investissement est supporté par le contribuable. Pour les opérations routières, les financements sont obtenus dans le cadre des contrats de plan État-Région, ça veut dire le contribuable national, mais le contribuable local aussi puisque ce sont des opérations qui ne sont faites qu'avec des cofinancements. Il y a des risques de congestion persistants lors des pics. Il n'y a pas de mise aux normes environnementales de l'A660 et il y a une émission, certes plus modérée que dans la construction complète, de gaz à effet de serre lors de la construction. Alors, pourquoi on s'est limité à sept kilomètres ? Il y a deux choses qui ont présidé à ce choix des sept kilomètres : c'est la section la plus congestionnée, la section où

il y a le plus d'accidents, et qu'il y a une rareté des crédits publics. Cela fait qu'on a essayé de proposer quelque chose qui optimise ces différentes contraintes, pour faire quelque chose à l'endroit où c'est strictement indispensable dans un système de contrainte qui est que les crédits publics sont rares.

Comment participer ? La concertation a été lancée le 30 janvier. On a déjà eu une réunion publique à Biganos le 31 janvier. On a une réunion publique aujourd'hui, le 23 janvier on sera à Cestas à la même heure. Ce sera une réunion publique qui n'aura pas tout à fait la même forme. Ce sera une réunion publique consacrée spécifiquement au financement avec notamment la question du péage et quelqu'un qui viendra de Paris et qui est spécialiste du domaine. Ensuite, on a deux semaines où on a des ateliers sur inscription. Les ateliers c'est à 18 h et c'est un format qui est un peu différent. Il faut s'inscrire sur le site et c'est en petit comité on va dire. L'idée c'est que les participants réfléchissent, émettent des idées et ces idées pourront être remontées dans le cadre de la concertation. Il y a un atelier consacré à l'environnement au Barp pour le 7 mars et ensuite trois ateliers mobilité les 9, 13 et 14 mars à Canéjan, Belin-Béliet et Mios qui sont axés sur la mobilité. On a fait trois zones différentes parce que les problématiques de mobilités ne sont pas forcément exactement les mêmes suivant les zones. Ensuite, on a également quelque chose d'un peu spécifique à la demande des garantes. On a associé les jeunes générations, puisque c'est pour eux aussi que les projets se font, avec un débat avec des étudiants spécialisés dans le domaine de la logistique. C'est le 9 mars. Ensuite, on aura deux autres réunions publiques, une réunion publique le 4 avril à Salles et le 25 avril à La Teste-de-Buch. La clôture de la concertation est le 30 avril.

Jusqu'au 30 avril, on peut s'exprimer dans le cadre de la concertation. Après la concertation, on ne pourra plus s'exprimer, on pourra regarder les documents mais plus s'exprimer. Dans le cadre de cette concertation, il y a des débats mobiles. Ce sont des personnes qui vont à la rencontre du public dans les zones d'activités, restaurant, aire de service, centre commercial. Plusieurs débats publics, les dates sont sur le site. Pour toutes les informations pratiques, c'est en ligne dans le dossier de concertation et la plaquette de synthèse qui était à l'accueil. Le site internet [www.A63Nord.fr](http://www.A63Nord.fr) où il y a les documents, les études, les comptes-rendus des réunions, le registre en ligne sur lequel vous pouvez déposer votre avis. On a déjà 1 500 contributions en trois semaines. Et ensuite, vous pouvez également voir les réunions publiques en direct et éventuellement les revoir si vous le souhaitez. Voilà.

## Échanges avec le public

### Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Nous allons donc tout de suite passer aux questions du public. Comme je l'ai déjà dit, il y a des personnes qui nous suivent en ligne. Donc s'il y a des personnes qui demandent la parole via l'application Zoom, on leur donnera également la parole. La règle est la même que vous soyez dans la salle ou en dehors. C'est-à-dire qu'il faut demander la parole. Donc il faut lever la main et me faire signe pour que je vous passe le micro. Quelques points importants. Les garants l'ont déjà dit et très bien dit : il faut des avis argumentés. Ce qui compte dans une concertation, c'est le pourquoi. C'est pourquoi est-ce que vous émettez une opinion. Donc on vous demandera toujours de bien expliquer le pourquoi de votre avis. Néanmoins, on vous demande aussi d'essayer d'être assez court. Mais si vous avez besoin de reprendre la parole parce que vous avez plusieurs sujets à exprimer, je reviendrai autant de fois que nécessaire. Donc il n'y a aucun problème pour qu'une personne prenne plusieurs fois la parole. Par contre, pour que la parole circule rapidement, il faut que tout le monde puisse s'exprimer. Je vois déjà monsieur qui lève la main donc je le prends en premier. Dans une concertation, il n'y a pas d'expert et de non-experts, tout le monde a le même droit à la parole. Aucun complexe à avoir, il n'y a jamais de mauvaises questions et on essaiera d'apporter des réponses à chaque fois. Je précise juste que, quand vous émettez un avis, ça n'appelle pas forcément de réponse de la part de la DREAL. Par contre, si vous posez une question, bien sûr, j'appellerai une réponse. Et je précise aussi qu'on a quelques représentants des collectivités dans la salle. On a notamment une représentante de Bordeaux Métropole. Donc si jamais vous posez une question et que finalement il s'avère qu'elle porte davantage sur le domaine de compétence de la Métropole, ou d'ailleurs de la mairie de Gradignan, je me tournais vers les élus pour leur demander s'ils veulent apporter une réponse. Je pense qu'on va commencer, Monsieur, je vous ai vu et puis ma dame, juste en dessous. Voilà. Je vous tends le micro, je le garde en main pour éviter qu'il circule trop. Il paraît que ça va mieux au niveau épidémie, mais on va quand même faire attention. Je le garde.

### Intervention du public

Vous avez mentionné dans le scénario 2 le fait qu'il y aura des reports de circulation sur les axes secondaires. Est-ce qu'on a estimé la somme que ça induit en termes d'infrastructures abîmées par les camions qui vont traverser ces nationales ? Donc ce coût devrait être, à mon avis, estimé de la même façon. Parce que finalement on est quand même sur deux projets, un qui fait que 50 millions et l'autre 300 millions, je crois que c'est aussi une limite du second scénario à mon avis. Le budget total.

### **Intervention du public**

Bonsoir, j'ai une question concernant les critères qui vous serviront pour la réalisation du bilan de la concertation. Vous parlez de qualité je crois. J'ai entendu qualité. Donc ce n'est pas un bilan quantitatif. Un bilan qualitatif : quels indicateurs ? C'est quoi un bilan qualitatif ? Enfin, si vous pouvez me répondre à cette question. Merci.

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

Je vais d'abord appeler les deux réponses. Donc d'abord sur la question du report de trafic sur les voiries secondaires et ensuite, mesdames les garantes, sur le bilan.

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

Effectivement, le report de trafic, c'est un sujet, ça a été calculé, c'est page 68-69 du dossier qu'il y a les éléments, même s'ils sont des éléments globaux, et que, d'ici une quinzaine de jours, on publiera une fiche plus complète avec des éléments plus précis suivant les zones. L'idée, malgré tout, c'est quand même d'inciter - alors ce sont les maires qui ont les pouvoirs de police - les interdictions de poids lourds sur la voirie locale. La voirie parallèle n'est effectivement plutôt pas dimensionnée pour recevoir des poids lourds, ce qui déjà est une faible incitation à ce qu'ils y aillent. Mais ça a été effectivement intégré ce risque de report et les calculs de trafic l'intègrent.

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

Il y avait aussi la question de Monsieur, est-ce que ça a été chiffré en termes de dommage sur le réseau routier ? Est-ce qu'il est possible d'estimer financièrement cela ?

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

Non, ça n'a pas été chiffré à ce stade. C'est une question qu'on peut faire remonter, mais ce n'est pas quelque chose qu'on chiffre habituellement à ce stade. Oui, c'est le contribuable qui paie. Après, ça peut aussi être des choses qu'on peut faire remonter. On pourra poser la question de savoir si ça peut être que le contribuable qui paie ou si dans le cadre d'un scénario concédé, ça peut être regardé autrement.

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

Sur le bilan, effectivement on insiste beaucoup sur la qualité. Quand on dit "qualité" des arguments, on n'est pas dans le jugement encore une fois. Ce n'est pas le terme peut-être, c'est surtout par rapport aux contributions qui amènent du débat et qui enrichissent le débat. Il peut y avoir, je dis n'importe quoi, 1 000 personnes qui disent "on est pour" ou "on est contre" ou qui donnent juste le même argument, il n'aura pas plus de poids que si une seule personne va donner un argument et une démonstration. Typiquement, la remarque qui a été faite précédemment. Moi personnellement je la trouve très intéressante effectivement. Qui va payer ? Il y a du report dans le dossier dans le dossier de concertation, vous allez le voir, il y a des études qui ont été faites. Il peut y avoir potentiellement du report selon les scénarios. Et effectivement, vous avez tout à fait raison. Qui va payer ces routes-là ? Et ça n'a pas été pour l'instant envisagé. Mais vous avez tout à fait raison. Donc typiquement ce type d'argument, nous on ne va pas faire de tri, alors on va essayer dans la mesure du possible, j'insiste tout de suite parce que c'est filmé et donc on va me prendre à la lettre, d'essayer d'avoir tous les arguments. À aujourd'hui, à trois semaines, je ne sais pas si ça s'est beaucoup vu, mais qu'il y ait déjà 1 500 contributions, c'est énorme. Donc nous on va essayer effectivement de retenir tous les arguments en les catégorisant, on va dire, mais on ne va pas être sur la quantité, et ça on insiste beaucoup, et c'est pour ça que ça a été dit. Tous les arguments sont bons à prendre, c'est l'enrichissement de cette concertation qui va aussi pouvoir faire peut-être évoluer le projet, ou pas. En tout cas, c'est important pour nous de ne pas être sur le quantitatif et on insiste beaucoup là-dessus. Et quand on parle de qualité des arguments, il n'y a pas de bons ou de mauvais arguments encore une fois. Mais il faut qu'il soit argumenté. Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question.

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

Merci. J'avais deux questions de ce côté, puis ensuite je vais changer de côté puis je vais voir aussi s'il y a des questions en ligne. Madame.

### **Intervention du public**

Bonsoir. J'avais déjà une première question : est-ce que vous pouvez nous indiquer, sur le volume de trafic camions, la proportion de camions qui font du transfrontalier et qui ne font que traverser la Métropole ? Parce que vous nous avez bien expliqué qu'on allait livrer Bordeaux, etc., mais il y a quand même beaucoup de camions qui traversent, qui viennent d'Espagne et qui vont dans le nord de la France. J'aimerais bien voir la proportion.

Ma deuxième question, c'est la suivante. Je vous trouve très ambitieux sur la partie artificialisation des sols, l'élargissement, etc., mais pas très ambitieux sur le ferroutage. Effectivement, avec 84 camions par jour sur le rail, on ne va pas régler le problème du transport. Je me demande dans quelle mesure on ne pourrait pas investir des sommes colossales comme celles qui sont prévues là pour limiter le trafic camions. Et enfin.

La dernière chose, c'est que vous nous garantissez, si on passe à 2x3 voies, une fluidité du trafic. Mais là, je vous arrête tout de suite. On est passé à 2x3 voies sur la rocade de Bordeaux et on est tous témoins que cela ne va pas fluidifier le trafic. La rocade est congestionnée, qu'elle soit deux voies ou à 2x3 voies. Et si on la passait à quatre voies, ce serait sans doute la même chose au moment des transports pendulaires. Et donc, qu'est-ce qu'il va se passer quand on va passer à 2x3 voies ? On va juste étaler un petit peu plus le trafic au moment des congestions, pendant les vacances et aux heures de pointe, mais on risque de ne pas régler le problème.

Alors, qu'est-ce qu'il va se passer s'il y a un péage ? Les gens vont prendre la route secondaire. La route secondaire, c'est la route d'Arcachon. Elle est aujourd'hui à 15 000 véhicules par jour. Cette route, vu les constructions qui se présentent dans les deux prochaines années, elle va sans doute supporter 2 000 véhicules de plus puisqu'on est à plus de 1 000 logements prévus sur les deux prochaines années. Et donc ces routes sont saturées. S'il y a ne serait-ce que 10% de report d'un trafic de 80 000 véhicules par jour, je vous laisse imaginer ce que ça va donner. De notre côté, ça ne va juste pas être possible. Or, avec Waze, on sait très bien que pour 2€ de péages, il y a plein de gens qui vont le faire, et y compris des camions. Vous allez me dire "les camions ne vont pas traverser la ville". Mais en fait si. Parce qu'aujourd'hui, la route principale d'Arcachon, elle est une route de délestage du trafic A63. Il y a eu plusieurs fois des travaux de nuit sur lesquels vous avez fermé l'intégralité de l'autoroute et vous nous avez reporté le trafic sur la route secondaire. On a bien vu ce que ça a donné. La nuit, c'est couvert de camions. Il y a des vidéos sur YouTube, vous pourrez les trouver. Et moi je crois qu'on ne peut pas nous demander d'un côté de faire des efforts sur la ZFE et d'améliorer la pollution et de l'autre faire en sorte que nos routes d'usage quotidien soient saturées de camions et de véhicules. Voilà.

### **Intervention du public**

Bonjour, je suis tout à fait d'accord avec ce que vient de dire Madame, mais j'ajouterais : pourquoi s'arrêter à sept kilomètres et revenir à 2x2 voies ? Il va encore y avoir de la saturation et ça se fera dans combien ? Dans 50 ans ? Pour l'histoire actuelle, c'est le manque de financement qu'il y a. Et vous voulez faire payer les automobilistes en mettant le péage ? Cette

route-là, c'est une route qui doit aller presque jusqu'à la bretelle d'Arcachon gratuitement. C'est ça le problème. Parce que, sinon, vous verrez comme Madame, que les camions vont aller ailleurs, les voitures aussi et ça va perturber tout le reste. C'est la responsabilité de l'État. Désolé.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Merci. Je vais d'abord appeler les réponses avant de passer aux questions suivantes. Il y avait une première question, une demande de précision sur la proportion de trafic poids lourd international.

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

Les données sur les trafics poids lourds sont disponibles dans le dossier de concertation que vous pouvez télécharger sur le site [www.A63Nord.fr](http://www.A63Nord.fr). Sur le trafic PL international, vous avez demandé le chiffre je crois, donc c'est donné en page 31 du dossier de concertation et c'est 9 100 PL par jour.

**Michel DUZELIER (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Sur le ferroutage, effectivement, je dirais qu'il n'y a pas de perspective d'aménagement ferroviaire de nature à permettre un report de trafic poids lourds en transit sur le mode ferroviaire. Quand on a le projet de l'autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre qui prévoit une mise en service à l'horizon 2024, il est effectivement prévu le transport de 84 semi-remorques sur le train. Tout simplement un train, ça fait 700m de longueur et vous ne pouvez mettre que 42 poids lourds sur le train. Et un aller-retour Cherbourg-Mouguerre transporte 84 poids lourds. On n'est pas dans les mêmes proportions. Après, il y a aussi le fret qui, à l'inverse, permet des impacts favorables vis-à-vis de l'environnement.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Sur le report, je pense qu'il y a déjà eu une réponse qui a été apportée. Je ne pense pas qu'il puisse y avoir de nouveaux éléments, mais en tout cas il a bien été noté que c'est un point important. Je passe la parole à Monsieur.

**Intervention du public**

Déjà, je voudrais dire que la présentation a été très brillante, mais que je la trouve extrêmement contestable parce qu'on limite le débat à trois scénarios qui sont ficelés d'entrée. On n'a pas interrogé les gens sur ce qu'ils voulaient, sur ce qu'ils demandaient. On leur propose trois scénarios. Pourquoi pas, dans le scénario un, des aménagements de sécurité et des aménagements environnementaux ? On ne le sait pas, ils n'y sont pas.

Ensuite, vous avez utilisé des arguments qui sont des arguments commerciaux bien connus qui sont la minimisation du coût. Quand vous dites 0,04€ du kilomètre, ça veut dire 56€ minimum par mois pour quelqu'un qui travaille et qui emprunte tous les jours cette route. 56€ à condition qu'il ne fasse que travailler. S'il veut aller à Bordeaux pour se distraire, pour faire des achats, ça sera 60€ au minimum. Donc ce n'est pas rien. Cette minimisation est insupportable. C'est un coût extrêmement élevé, il faut le dire, et il faut que les gens s'en rendent compte.

J'ai remarqué aussi d'autres, d'autres choses qui sont tout à fait remarquables, c'est que l'A63, dans sa partie centrale, a utilisé la route nationale 10 qui était un domaine public. Certes, il y a eu des travaux, mais c'est devenu un domaine privé qui a été concédé à des sociétés privées. Donc je ne vois pas pourquoi, systématiquement, on confie le domaine public à une société privée, certes au bénéfice de travaux mais qui va en tirer des bénéfices considérables, comme on le sait très bien quand on voit les résultats des sociétés d'autoroutes. C'est absolument scandaleux comme principe.

D'autant plus qu'il n'y a, sur la partie centrale, pas d'alternative à l'utilisation de l'autoroute. Et l'alternative ici, comme l'a décrit la dame qui est là-bas, c'est la route d'Arcachon et donc des nuisances considérables pour tous les quartiers de Pessac et sans doute de Cestas et plus loin qui se retrouveront engorgés de véhicules, de voitures déjà et aussi de camions qui traverseront nos villes. Donc ça déjà, c'est la première des choses. Ensuite, je reviendrai je pense plus tard sur d'autres aspects, parce que là c'était simplement sur la présentation du dossier qui me semble déjà biaisée.

### **Intervention du public**

Vous aviez dit qu'il fallait motiver son intervention. Alors ça rejoint ce que disait Monsieur. Chat échaudé craint l'eau froide. On nous a volé la nationale 10 pour en faire une autoroute privée. C'est scandaleux, c'est honteux, c'est abominable, c'est hallucinant. On vit dans un monde, on ne sait pas lequel. Donc, c'est arrivé une fois. On ne va pas obliger des gens qu'on a fait quitter Bordeaux parce que les loyers sont trop chers, pour pouvoir travailler, ils sont obligés de prendre la route et on leur ferait payer en plus de quoi aller travailler. Non mais. Il n'y a plus aucune limite aux hallucinations. On nage en plein délire. Alors maintenant, je voudrais savoir qui sont les concessionnaires. Ils vont racler de l'argent. Et comment sait-on les impôts qu'ils

payent ? Ils vont dire que ce sont des sociétés internationales qui payent à l'étranger, etc. Non mais il y en a assez. Il y en a franchement assez. Les gens ne sont plus dupes. Qui sont les concessionnaires ? À qui donne-t-on ces concessions ? Où sont les sacs de billets ? Il peut y avoir des sacs de billets qui traînent. Et avec tout ça, c'est le contribuable qui paye de toute façon. Celui qui est obligé de prendre la route pour aller travailler, lui, il est complètement sous le joug. Et autrement, que ce soit les contribuables qui payent des biens publics, en démocratie ça devrait être la règle. Voilà. La rareté des crédits publics. Oui, on sait pourquoi la rareté des crédits publics, les grandes entreprises ne payent pas d'impôts. Voilà. Je pense que j'ai dit à peu près ce que je voulais.

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

Merci. Il y avait deux questions qui se rejoignent, qui étaient : pourquoi l'État a-t-il recours à des concessions et qui sont les concessionnaires ? Deux questions liées à ce sujet de la concession.

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

Il y a deux façons de financer les infrastructures et notamment les routes, qui ne sont pas forcément les infrastructures les plus en vogue actuellement. C'est soit par le contribuable, donc par la modalité dont j'ai parlé tout à l'heure, inscription au CPER avec cofinancement des collectivités. Donc là c'est : crédit public, contribuable, contribuable national, contribuable local. Et il y a une autre façon de financer qui est la concession. Donc on fait payer l'utilisateur. Dans ces usagers, il y a certes l'utilisateur local, je vous répondrai aussi également tout à l'heure sur le prix, mais il y a également l'utilisateur en transit et notamment les poids lourds en transit. Donc c'est l'autre façon de faire et dans le cas présent, la concession permet de faire payer les poids lourds en transit, même s'ils ne sont pas majoritaires sur cet axe. Donc ça, c'est un premier point.

Ensuite, les nouvelles concessions sont attribuées après mise en concurrence. Donc on ne sait pas à ce jour qui serait le concessionnaire potentiel d'une telle section d'autoroute puisqu'il y aurait, dans un avenir pas tout à fait proche, si c'était ce scénario qui ressortait, une mise en concurrence, donc un appel d'offres. Et par rapport à ce que certaines personnes ont pu dire sur les super profits des sociétés concessionnaires, il y a maintenant, dans le cadre de ces nouveaux contrats de concession qui ne sont pas les contrats historiques, des clauses qui prévoient en fait que, si le bénéfice est supérieur à ce qui était attendu au moment de la signature du contrat, on regarde tous les ans et si la société concessionnaire gagne plus que ce qu'elle avait prévu, il y a un reversement à l'État, un partage des fruits de la concession s'il

est supérieur à ce qui était prévu pour que la concession s'équilibre correctement. Ça, c'est le premier point.

Sur les montants de péages. Quand vous dites tout à l'heure 56€, c'est effectivement si on fait tous les jours, cinq jours par semaine du Salles-Bordeaux, donc la totalité de l'itinéraire. Si on fait du Bordeaux-Arcachon c'est 1€ x 2 x 5 et sur le mois. Donc 4x5 ça fait 20€ et plus 56€. Donc ça, c'est une première chose. Et les contrats de concession, on va dire nouvelle version, prévoient que les concessionnaires proposent dans le cas de ces contrats des modalités d'abonnement qu'on appelle vulgairement du domicile-travail. Mais en fait c'est plutôt des abonnements "fréquence", c'est-à-dire quand on passe, c'est-à-dire qu'on n'est pas obligé d'y aller les lundi, mardi, mercredi, etc... C'est des abonnements "fréquence" et quand on passe un certain nombre de fois, il y a une réduction qui, suivant les concessionnaires, est soit de 20%, soit peut aller jusqu'à des pourcentages bien plus importants. Et ça, c'est dans le cadre des contrats de concession tels qu'ils sont passés maintenant.

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

Je vais prendre la question suivante. Madame d'abord, et puis ensuite Monsieur juste derrière.

### **Intervention du public**

Pour l'instant, on nous ramène toujours tout le trafic sur la rocade de Bordeaux, qu'on vienne de Toulouse, du Sud ou autre. Je voudrais juste poser la question pourquoi n'entend-on plus jamais parler du fameux grand contournement qui nous permettrait quand même de diminuer grandement la pression automobile et camions sur Bordeaux.

### **Intervention du public**

Alors pour ma part, je vais exposer plutôt un mode qui pourrait être employé et dans un second temps, commenter l'intervention de plusieurs personnes. Premièrement, pour financer le passage à 2x3 voies, on pourrait s'inspirer plutôt d'une solution qui a été employée dans la région Grand Est où ils ont instauré ce qui aurait dû être instauré il y a presque dix ans : l'écotaxe pour les camions. Cela inciterait les camions à moins passer par la A63 et peut-être utiliser davantage la A65. Parce qu'au-delà de payer ce qui n'est pas non plus affolant, parce que ce sont des sommes qui restent dérisoires, c'est mettre une barrière pour l'entrée du bassin d'Arcachon qui est quand même une zone d'emploi et une zone touristique. C'est ça ma première intervention. Et ensuite j'interpelle les personnes qui accusent en utilisant des termes comme les sacs à billets. Je souhaite préciser que des concessionnaires comme Vinci, ils

emploient 115 000 personnes dans leur entreprise, ce qui est considérable. C'est-à-dire qu'ils nourrissent 115 000 familles. Pareil pour Eiffage avec 75 000 personnes. Voilà ce que j'avais à dire.

**Michel DUZELIER (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Alors le grand contournement de Bordeaux a été abandonné en 2008 suite au Grenelle de l'environnement. C'était, à l'époque, son impact environnemental et son coût qui ont été considérés très prohibitifs, très importants. On était de l'ordre du milliard. Aujourd'hui, avec toutes les lois d'orientation, notamment la loi climat et résilience, les contraintes environnementales seront encore plus draconiennes et l'acceptation d'un tel projet sera encore plus difficile à avoir. Et enfin, un tel projet n'enlèverait que le trafic de transit de l'A63 et ne résoudrait pas forcément les congestions locales, en particulier à l'approche de la rocade.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Ensuite, sur la question de l'exemple de la région Grand Est, avec une écotaxe spécifique pour les poids lourds.

**Michel DUZELIER (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Sur les quotas, la seule faculté qu'on puisse avoir était la loi 3DS relative à la possibilité offerte aux collectivités, notamment départements, métropoles et régions, de reprendre la gestion du réseau routier national. Si une région reprenait le réseau routier national, elle avait la possibilité, dans le cadre de la loi, d'instaurer des péages sous certaines conditions. C'est ce qui s'est passé dans le Grand Est. Or, en Nouvelle-Aquitaine, suite aux différentes étapes de la mise en œuvre de la loi, il n'y a eu aucun transfert en faveur des collectivités, que ce soit les départements ou métropoles.

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

Monsieur avait évoqué aussi d'essayer de reporter du trafic sur l'A65, c'est ça ? Alors l'A65 a de la capacité pour récupérer du trafic. Par contre le sujet c'est qu'après elle débouche sur la RN 134 qui est une route de montagne qui supporte déjà un trafic poids lourds qui est quand même localement considéré par les gens qui habitent dans les bourgs qu'elle traverse comme déjà insupportable parce que c'est une route de montagne. C'est une route qui est difficilement

aménageable. Donc cette solution a quand même ses limites de ce point de vue là. Voilà, je voulais juste apporter ce complément.

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

Merci. Je prends une question ici puis ensuite je descends voir Monsieur Labardin qui m'avait fait signe en bas des gradins et ensuite on continuera le tour. Merci. Monsieur.

### **Intervention du public**

Bonsoir. Moi c'est au niveau des normes. Ce qui me chagrine un peu, c'est que rien n'est prévu dans le premier scénario, c'est-à-dire ne rien toucher, mais qui est très important en termes de pollution, de bruit et autres. Rien n'est prévu dans ceci.

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

Merci. Cela peut-être la proposition d'un scénario 1 bis qui serait : pas d'aménagement capacitaire mais des travaux au niveau environnemental.

### **Michel LABARDIN (maire de Gradignan)**

Merci. Je reprends la parole cette fois-ci pour aller un peu plus sur le fond du dossier. On voit vraiment la complexité du sujet parce que l'acceptabilité du péage aujourd'hui n'est pas acquise. Et vous avez bien vu comment tous les territoires traversés s'opposent massivement à la question du péage. Pour autant, le problème est là et ne rien faire n'est pas une bonne solution parce que les choses vont continuer à empirer, notamment sur le plan sécuritaire, sur le plan du bruit, sur le plan de la pollution également.

Ensuite, la proposition d'aménagement depuis Cestas a l'avantage de fluidifier l'entrée de la Métropole mais, on le sait finalement, de conserver un effet entonnoir dans les deux sens qui aura des effets délétères dans le temps. Et probablement qu'il faudra que la génération suivante ou celle d'après revienne sur le problème pour trouver ou retrouver une solution. Si le péage était adopté, j'ai entendu parler de la route d'Arcachon. Je vais vous parler de l'ex-nationale 10, l'axe historique Paris-Madrid, route départementale 1010. Il y a 20 ans, cette nationale était quasiment déserte et donc tout le monde prenait l'autoroute. Et au fil des années, on a vu une revitalisation très forte et aujourd'hui extrêmement forte puisque c'est la voie de dérivation par excellence pour arriver sur la Métropole bordelaise. C'est la raison pour laquelle, d'ailleurs, nous avons plaidé pour un mode de transport collectif qui capte les flux à

l'entrée. On fuit la thrombose de l'autoroute A63 et on utilise l'ex-nationale 10. Et notre ville, et d'autres évidemment traversées, Cestas, Canéjan, Gradignan, pour passer par l'échangeur 16 et les bassins d'emploi de Pessac et Mérignac sont thrombosés matin et soir de façon très lourde. Il est évident que, s'il y a un péage, le report va encore s'accroître puisqu'on évitera non seulement la thrombose, mais on évitera le péage et donc on va être absolument submergé. C'est pour ça que la question d'effet de protection massif pour éviter que les flux, par les ralentissements, par les dissuasions, par les sens de circulation, etc., il faudrait massivement investir sur la protection des territoires par les voitures mais aussi par les poids lourds. On sait très bien qu'aujourd'hui, entre Virsac au nord et Salles au sud, il y a de multiples itinéraires de déviation utilisés par les poids lourds internationaux qui évitent tout simplement la thrombose de la rocade. Donc on va vers une accentuation de l'insécurité et de la congestion de nos villes.

Alors après, il y a peut-être d'autres solutions. Vous avez parlé des extrémités. Il y a une technique qui consiste à rapprocher les extrémités. Évidemment, on peut les rapprocher beaucoup, mais pour limiter l'impact du péage. D'autant plus que ce n'est pas dans la culture locale. Quand on va au Pays basque c'est insupportable, tous les deux kilomètres, on met 1,50€ dans le péage. C'est comme ça depuis longtemps et ma foi, tout le monde s'en est accommodé. Enfin, s'en n'est accommodé, non, mais enfin c'est là. Si on le fait ici sur la métropole aujourd'hui, ça va être très compliqué de le faire accepter.

Alors après il y a la question des poids lourds. 18% de poids lourds, en réalité c'est une occupation de l'espace supérieur à 18% puisqu'un poids lourds c'est deux ou trois voitures. Autrement dit, quand vous avez 30% entre la bretelle d'Arcachon et Salles, en réalité c'est 50% ou 60% d'occupation au sol. Et 18% ici en réalité, on est à 30% ou 40%. C'est cet effet massif qui est extrêmement choquant. Comment résoudre le problème ? Moi, je comprends qu'il y a l'égalité de traitement devant la loi. Mais c'est vrai que dans le cas d'une autoroute payante, on sait qu'on peut faire des voies centrales exclusivement dédiées aux poids lourds, avec une tarification différenciée assez haute pour que les logisticiens de ces sociétés prévoient les moments, c'est-à-dire des tarifications très élevées aux heures pleines. Ils sont tous équipés de systèmes de GPS pratiquer le platooning qui font qu'ils peuvent rouler à trois ou quatre mètres les uns des autres, comme sur certaines voitures. Ça accélère et ça ralentit au même moment. Et ça permettrait de sécuriser par une voie centrale et de protéger les flux de véhicules par rapport aux poids lourds. Alors, est-ce qu'on peut le faire ? J'en doute qu'on puisse faire : gratuité pour les véhicules légers et tarification sur une autoroute dédiée centrale pour les poids lourds. Sans doute que ce n'est pas possible aujourd'hui. Mais est-ce que ce ne sera pas possible demain ?

Parce que finalement, on voit le temps de la décision publique. Vous avez commencé à étudier ça en 2015. Nous sommes en 2023 et des faisabilités en 2034. Les 55 millions de fonds publics, de Cestas à Gradignan, qui seraient une bonne solution, en réalité le coût va doubler et donc on va courir après un problème. On voit là typiquement l'échec de politiques publiques. Ça fait des décennies qu'on parle de ferroutage et de tout le reste. Il me semble qu'il faudrait trouver une solution acceptable d'amélioration mais qu'on se mette à travailler à un moment de transition qui est la transition énergétique où on doit investir massivement sur l'isolation des bâtiments. Il faut aussi investir massivement sur d'autres modes de transport des poids lourds qui nous éviteraient de reproduire les schémas traditionnels. Voilà, c'est peut-être une considération un peu plus large. Donc je plaide pour un rétrécissement des extrémités, ou alors la gratuité à partir de Cestas. Et si d'aventure, mais vous avez vu la résistance comme elle est forte, il y avait un péage, il faudrait massivement investir sur la sécurisation de la nationale 10, de la route d'Arcachon et de tant d'autres voiries. C'est une position communale puisqu'à Gradignan on est très concernés, métropolitaine aussi puisqu'on le partage. Et vous le savez, jeudi après-midi en bureau, la Métropole va se pencher sur l'avis à donner. Voilà.

**Claude MELLIER (vice-présidente de Bordeaux Métropole déléguée aux grandes infrastructures de transport routières et ferroviaires)**

Pour la Métropole, Madame Mellier. Effectivement, jeudi nous allons aborder ces questions-là. La métropole s'est déjà prononcée en mars 2021 sur la proposition du scénario 2 et la décision a été prise de "pas de péage" et le refus du scénario 2 qui s'inscrivait dans la concession ou le péage. Donc sur cette question, je rejoins Monsieur Labardin, nous nous sommes prononcés contre. Maintenant il y a effectivement une réalité. Et comment fait-on on face à cette réalité qui est de plus en plus invivable, insupportable pour les usagers, pour la population ? Alors un monsieur tout à l'heure a évoqué l'idée, sur la présentation qu'il contestait, il dit : pourquoi on ne ferait pas d'amélioration sur ce scénario 1 ? Effectivement, je trouve que la question est juste et je pense qu'on pourrait réfléchir à un aménagement environnemental et un aménagement de la sécurité sur ce scénario 1. Mais de plus, comme l'objectif aujourd'hui c'est de faire en sorte qu'il y ait moins de véhicules, il faut réfléchir à la mise en place de transports en commun et notamment de cars ou de bus. Ça se réfléchit aujourd'hui. Pourquoi on n'utiliserait pas la borne d'arrêt d'urgence pour effectivement mettre en place des transports en commun type bus ou cars ? Donc ça, ça pourrait se faire sur le scénario 1. C'est, me semble-t-il, un des points que je voulais soulever et qui sera mis en débat bien entendu dans les prochains jours à la Métropole.

L'autre point, le scénario 3. Je ne reviens pas sur tout ce que vous avez mis en évidence. Il y a un point sur lequel je voudrais quand même attirer votre attention, c'est que, ce scénario 3 ne se fera que sur la base de crédits publics, c'est-à-dire que le financement se ferait par les

collectivités locales, territoriales, c'est-à-dire que ça peut être tout à la fois la Région, la Métropole et d'autres collectivités. Or c'est de la responsabilité de l'État. C'est à lui à financer l'aménagement de ses structures. C'est pour cela que j'attire votre attention. On parle du contribuable. Cela veut dire qu'on va demander de nouveau au contribuable de s'inscrire dans ces financements. Réfléchissons bien. Le désengagement de l'État devient de plus en plus invivable, notamment pour les collectivités qui, elles, essaient de répondre au mieux au quotidien aux intérêts de la population, que ce soit en termes de logement, que ce soit en termes de routes. Donc je voulais effectivement mettre en évidence ces éléments-là.

Oui, il faut trouver des solutions. Et bien entendu, cela a été dit par plusieurs personnes. Je suis favorable au ferroutage. D'ailleurs, c'est ma responsabilité à la Métropole puisque je suis sur l'infrastructure routière et ferroviaire. L'objectif, c'est de développer le ferroutage. Aujourd'hui encore, c'est au niveau de l'État et de la SNCF que ça bloque, alors que nous avons des structures qui pourraient ici, avec Hourcade notamment, aider au développement du ferroutage. Donc il y a des solutions qui existent. Faut-il encore en débattre, en discuter et insister sur effectivement la volonté de l'État.

#### **Intervention du public**

Vous parlez de commission indépendante qui vous paie ? Je voudrais la réponse. Après j'ai une autre question.

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

Alors effectivement, on est payé par la CNDP et pas par le maître d'ouvrage.

#### **Intervention du public**

C'est quoi la CNDP ?

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

C'est la Commission nationale du débat public.

#### **Intervention du public**

Qui paie la Commission ?

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

Les crédits publics. C'est vous. Les contribuables. C'est Chantal Jouanno, aujourd'hui, qui est présidente. Elle est nommée par le président de la République.

### **Intervention du public**

Les premières études ont commencé en 2009, on est en 2023, ça fait 14 ans et là on a trois mois pour décider. Ça me semble un peu court. On aurait dû être informés beaucoup plus en avant. Quand j'étais à l'école, le professeur nous disait : "vous êtes 40, vous êtes plus intelligents que moi tout seul". C'est tout. Merci.

### **Intervention du public**

Alors moi, c'est une question toute simple. Vous avez parlé de protection acoustique. J'aimerais savoir ce qui est prévu et les emplacements. Parce que personnellement j'habite à côté de la sortie 16 et c'est épouvantable. On a beau mettre du double ou triple vitrage, c'est vraiment épouvantable. Donc je voulais savoir s'il y avait vraiment de prévu quoi.

### **Intervention du public**

Bonsoir, je suis un élu Talençais, par ailleurs membre du SDEG, le Syndicat départemental des énergies de la Gironde, en charge de la mise en place de la question épineuse de la ZFE en dehors de la Métropole. Je voulais précisément parler de cette accumulation de barrières, cette accumulation de charges, cette accumulation sociale. Et je voulais en revenir à la question sociale. Elle a été abordée, mais je crois qu'elle est incontournable. On est rentré dans une période d'inflation, peut-être d'hyperinflation, et on va encore faire payer les gens dont on sait qu'avec un salaire, ils ne vivent pas, ils ne vivent plus. Moi je crois qu'à un moment donné, il faut ouvrir les yeux. Il faut arrêter. Il faut arrêter avec le racket permanent dès qu'on sort des villes, dès qu'on y rentre, dès qu'on veut rouler, dès qu'on veut faire quelque chose, il y en a assez. La ZFE va déjà mettre au rebut la moitié du parc automobile français, l'empêchant en tout cas de rentrer dans les villes centres des Métropoles. Moi, j'appelle ça un apartheid social. Alors je ne vais pas revenir sur cette question qui est une autre question, mais qui accumule les mensonges : les mensonges sociaux, les mensonges géographiques, les mensonges scientifiques. Et là, on veut maintenant nous mettre, parce que ça fait un plan d'ensemble à

l'arrivée, cette question de péage dès qu'on sort des villes. Et y compris pour aller travailler. C'est un racket sur le travail. Moi, j'estime que c'est absolument inacceptable. Je fais partie des gens qui pensent que l'État est aux mains de la technocratie qui elle-même est aux mains des projets, des petits plans néolibéraux partout où c'est possible. Alors ça peut faire ricaner, mais les gens qui pensent comme moi, ils sont majoritaires dans ce pays et on va très vite s'en rendre compte. Moi je vous le dis, à un moment donné il faut arrêter. Il faut arrêter de mettre la pression sociale, financière tout le temps sur les mêmes. Pourquoi on ferait payer les gens qui vont aller travailler ? Vous savez très bien que ce sont eux qui vont payer l'essentiel. C'est pour aller travailler le matin, pour aller travailler le soir ou en revenir le soir qu'ils vont payer. Moi je dis c'est inacceptable. Il y a des scénarios où on ne fait pas payer les travailleurs pour aller travailler. Je crois qu'il faut privilégier ces scénarios-là parce que de toute façon, dites-vous bien une chose. Pour les gens qui s'endormiraient, l'histoire des gilets jaunes, vous savez, l'accumulation des bombes sociales à retardement, la ZFE, les péages et le reste. Moi je vous le dis, c'était que les prolégomènes, l'annonciation du séisme à venir.

### **Intervention du public**

Bonsoir. Vous avez évoqué dans votre présentation une voie réservée, la voie de gauche réservée aux bus, aux véhicules de covoiturage et aux taxis. Moi je me pose la question de savoir ce qui est prévu puisqu'ils seront sur la voie de gauche et à la sortie 22 en particulier sur Arcachon il faut qu'ils se rabattent à droite. Et donc comment ? Qu'est-ce qui est prévu pour éviter que ces véhicules perturbent la fluidité et créent un bouchon en se reportant sur la voie de droite ?

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

On va prendre les réponses sur ces questions. Sur la question des protections acoustiques, notamment.

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

Les protections acoustiques. Donc sur la zone de 7 kilomètres en approche. Il est prévu 5 kilomètres de murs et 3 kilomètres de merlons. Je ne peux pas vous dire aujourd'hui où ils seront exactement. Il y a effectivement déjà des études qui disent à peu près où ce sera puisqu'on connaît les zones qui sont sensibles. Par contre, c'est le long de l'A63 puisque c'est l'A63 qui est aménagée. Donc ça, c'est le premier point.

Ensuite, sur la mise à niveau environnementale sans autre chose. En fait, une mise à niveau environnementale sans autre chose, c'est estimé déjà à 80 millions d'euros pour la totalité de l'axe, à peu près. Si vous rajoutez un renforcement de bande d'arrêt d'urgence, on peut compter en gros 15 millions d'euros pour 10 kilomètres. Donc vous rajoutez 15 x 3,5 kilomètres = 50 millions environ. Donc déjà vous en avez pour 130 millions sans améliorer du tout la congestion et la sécurité routière. Donc ça, c'est un premier point. Et là c'est une estimation que je vous fais à la louche, de mémoire, avec des ratios que j'ai en tête.

Pour la question de Monsieur le Maire sur les extrémités, je vous invite à aller regarder la page 57 qui explique ces possibilités de ne pas avoir de perception de péage sur les deux dernières sections en approche de la Métropole. Cela fait partie d'une des hypothèses.

Alors, pour votre idée, je dirais que, à ce jour, ce qui est proposé dans le cadre de la solution concédée, c'est une solution qui permet de faire payer les poids lourds au maximum de ce qu'on peut leur faire payer dans la situation juridique actuelle, qui est le cadre juridique dans lequel moi je suis supposée me placer. Après s'il y a des choses inventives qui sont proposées, on pourra les faire analyser. On pourra nous dire si éventuellement ce sont des choses qui sont possibles ou des choses qui sont pas du tout envisageables. Mais nous actuellement on se place dans la situation juridique qu'on a et la situation juridique qu'on a c'est d'avoir un rapport entre le prix pour les voitures et le prix pour les camions qui est de 6 fois plus si on parle en TTC de deux côtés pour les camions que pour les véhicules légers. Ce qui, par rapport aux autres autoroutes du coin, est sans commune mesure on va dire, de même que le prix du péage VL. En comparaison on est sur du 0,04€ du kilomètre sur le projet, on est aux alentours de 7,5 centimes chez Atlandes et sur A64, on est entre 8,5 et 10 centimes sur l'A10. Je ne parle que de celles qui sont autour de Bordeaux parce que ça nous donne une idée. Et de plus de 0,16€ du kilomètre pour les véhicules légers, donc pour les voitures, sur A65. Et donc ce rapport, le fait de faire payer plus les poids lourds, c'est ce qu'on peut faire dans le cadre actuel et ça permet quand même de répondre aussi à une autre question.

C'est qu'aujourd'hui, 70% du trafic, ce sont des véhicules légers, locaux. Des véhicules légers, locaux. Si on fait un camembert qui dit qui participe aux péages, donc qui au final, si on mettait en concession, paierait le péage, on se rend compte que c'est à plus de 70% les poids lourds. Donc à ce jour, dans le cadre réglementaire actuel, la meilleure façon de faire pour faire payer quelqu'un d'autre que le local, même si par le cadre du péage il paye un petit peu, c'est la concession qui fait payer à 70% les poids lourds en transit majoritairement. Plus de 50%, les poids lourds en transit et 70% des poids lourds. Donc voilà, c'est ça qu'il faut avoir en tête. Dans un cas c'est le contribuable national et local, comme l'a très bien dit Madame Mellier, parce que l'État ne va pas seul sur ce type de financement, il y a forcément des cofinancements locaux, donc le contribuable national et local. Et dans l'autre cas, c'est l'utilisateur.

Et dans cet usager, le fait qu'on ait poussé ce rapport de prix qu'on fait payer aux camions par rapport à un prix qu'on fait payer aux voitures, ça permet de faire payer en grande majorité, à 70%, le trafic poids lourds. C'est ce qu'on peut faire dans le cadre qui nous est fixé. Voilà.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Il y avait une question très précise sur les protections acoustiques. Alors je sais que c'est tôt dans le projet, mais qu'est-ce qu'on entend par protections acoustiques ?

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

Alors, deux choses. Il y a 5 kilomètres d'écrans anti-bruit. Alors généralement on ne fait relativement pas de fioritures en termes d'esthétique, mais c'est souvent des écrans anti-bruit type de ceux qui sont faits sur la rocade, qui sont efficaces et qui sont relativement peu architecturés mais qui, visiblement, donnent satisfaction. Ou des merlons comme il y a eu du côté de Granet il y a quelques années, il me semble. Donc c'est par chez vous Granet. Donc il y a un merlon. Si on a la place on fait un merlon, donc une butte de terre paysagée. Si on n'a pas de place et qu'on est en bord de voie, on fait un mur. Mais ça, c'est des calculs qui sont menés ultérieurement. Et puis je dirais que ce soit le scénario 2 ou le scénario 3, les protections acoustiques sont prévues. Dans l'estimation environnement que je vous ai donné tout à l'heure, si on ne faisait rien d'autre il n'y a pas les protections acoustiques qui, sur la rocade, représentent un montant important.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Il y avait la question de Monsieur : le fonctionnement de la voie dédiée, notamment au niveau du nœud 22.

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

Alors la voie dédiée est possible, pour limiter le nombre de véhicules, que si on a une 2x3 voies. Sur une autoroute à 2x2 voies, on ne nous laissera pas mettre une voie réservée. Ensuite, la voie réservée, c'est quelque chose qui méritera d'être étudié par la suite, notamment en fonction du kilomètre de 2x3 voies suivant les options. Et ensuite il faut la tester justement pour voir quelle longueur au maximum. Il ne sera pas forcément utile de mettre une voie réservée jusqu'au nœud 22 en fait, qui est quand même à 25 kilomètres de l'agglomération. La voie réservée, elle peut être sur 5 ou 10 kilomètres en fonction de la zone où elle est

nécessaire par rapport à l'accès à l'agglomération, à la congestion. Et en plus, l'idée, malgré tout, c'est de faire plutôt des voies réservées avec une signalisation dynamique. C'est-à-dire qu'en fait ce n'est pas une voie réservée permanente, c'est une voie réservée avec des panneaux. C'est plutôt comme ça qu'on fait, que ce serait bien. Avec des panneaux à messages variables. Par moment, quand il y a besoin, je dirais quand ça commence à bouger et que ça peut être intéressant pour les gens qui sont plusieurs ou les taxis d'avoir une voie réservée pour accéder plus facilement, elle est ouverte. Et puis qu'aux personnes qui sont plus de deux dans leur véhicule. Et puis le reste du temps, c'est banalisé et tout le monde peut la prendre. Et après, quand elles sont étudiées ces voies réservées, les biseaux, les phases de rabattement qui permettent de se rabattre sont étudiés. Mais là on est sur une pénétrante. Donc c'est plutôt plus facile de résoudre ce problème de rabattement que quand on a des échangeurs qui sont beaucoup plus rapprochés.

### **Intervention du public**

Donc moi côté analyse. Sur l'axe A63, depuis plus de 45 ans, je l'ai toujours utilisé pour des raisons professionnelles, c'est-à-dire en dehors des heures domicile-travail. J'ai autant utilisé l'autre autoroute, c'est-à-dire vers Langon. Toujours pareil en dehors des horaires domicile-travail. J'ai ressenti depuis plus de 45 ans qu'il y avait beaucoup plus de camions côté nationale 10 que côté Langon-Toulouse. Donc je suis étonnée de voir qu'il n'y a que 30% de camions, ce qui fait que je ne rejoins pas l'analyse de Monsieur Le Maire sur les besoins et l'évolution de cette nationale. Moi je l'ai ressenti autrement. Donc je me dis il faut quand même trouver un moyen de réduire le nombre de camions. Et puisqu'il y a les pics par tous les gens qui habitent donc côté bassin d'Arcachon, Salles et autres pour les trajets domicile-travail, d'abord je me dis qu'à Arcachon le loyer il est plus cher qu'à Pessac ou au Bouscat ou à Eysines. Donc les gens qui habitent là-bas, il y en a c'est par choix, ce n'est pas par nécessité, donc il faut qu'ils assument leurs responsabilités.

Et pour moi, la seule façon de trouver une solution à tout ça, c'est de réduire tout simplement le besoin de consommer de la circulation automobile, qu'elle soit poids lourds ou véhicules légers. Donc il faut qu'on change nos cerveaux. Donc je ne partage pas du tout l'analyse du Monsieur qui a parlé tout à l'heure. Cependant, mon objectif, c'est de lui donner satisfaction, c'est-à-dire qu'il ne soit plus en colère.

Et donc, quelle est-elle la solution que je propose ? C'est celle qu'a proposée Madame de la Métropole. C'est-à-dire que, au niveau de l'intersection qui va sur Arcachon, tout le goudron de la troisième voie on le met là pour faire des parkings et on prend un réseau d'autobus à haute fréquence qui emploiera les voies de tout le monde. Mais il ira vite parce qu'il y aura je ne sais

combien de voitures en moins et on prend tout ce qu'on peut sur le chemin de fer. Les lignes de chemin de fer existent. Et on y met tout ce qu'on peut comme camions dessus. Il faut qu'on raisonne autrement, il faut qu'on voie les choses à distance dans 30 ans, il faut qu'on pense à la planète, etc. Donc voilà, je fais une proposition, c'est un scénario 4.

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

Merci. Les propositions auront une bonne place je pense dans le bilan des garanties et justement devront faire l'objet d'analyses particulières de la part de l'État.

### **Intervention du public**

Bonsoir. Vous ne nous présentez que des scénarios pour améliorer la circulation qu'il y a actuellement. Il ne faut pas rêver. Vous avez mis la rocade à 2x3 voies. Moi je peux vous dire que j'habite à 300m. D'abord vos trucs acoustiques, ça ne sert à rien. J'habite au quatrième étage et je peux vous dire que même mes doubles vitrages fermés, c'est très désagréable. Je ne parle pas de la pollution, je ne sais pas si c'est mesuré quelquefois, mais bon. Mais par contre, ce dont je voudrais parler, c'est qu'on est de plus en plus nombreux, on va être de plus en plus nombreux. On ne parle pas de diminuer les voitures mais de passer aux voitures électriques. Est-ce qu'il ne serait pas intéressant de réfléchir à une autre façon de fréquenter ces rocades et ces autoroutes pour ce qui est le trajet maison-travail ? C'est-à-dire voir avec les entreprises s'il ne serait pas possible de décaler un petit peu les horaires d'entrée et de sortie pour étaler les horaires. Parce que comme ça, il y aurait moins de points de blocage. Parce que si vous regardez les moments où c'est le plus chargé, c'est tout le temps à la sortie de l'école, mais surtout de la sortie du travail. Et par contre, je pense qu'il faudrait aussi que vous voyiez bien pour la pollution parce que je ne vous dis pas, chez moi le balcon je mets plus rien dessus, c'est invivable.

### **Intervention du public**

Bonsoir. Je dirai tout simplement que cette concertation est insincère dans la mesure où ne sont pas posées les conséquences de l'augmentation du trafic et les conséquences directes sur la rocade. Elle est déjà bloquée, elle sera surbloquée. Poser cette concertation sans poser le problème que cela posera sur la rocade, ce n'est pas sincère. Je rejoins la dame, cela nous obligera à consommer autrement. Mais alors là. Mais pour le moment, ce n'est pas valable du tout que la concertation ne traite pas en même temps le problème de la rocade qui est déjà bloquée.

## **Intervention du public**

J'allais encore être oublié comme hier soir à Pessac. Donc je vais m'investir dans ce projet comme je l'ai fait pour le grand autoroutier de Bordeaux comme l'ont rappelé certaines personnes et vous avez répondu. À Biganos, vous m'avez répondu Madame Panconi de manière un peu détournée. Je ne me suis pas exprimé dans le sens dans lequel vous avez répondu.

Alors moi, je voudrais aussi faire état de la Commission nationale du débat public. On nous appelle à poser des questions et vous à y répondre. Alors que, dans les diapositives, j'ai vu qu'il y avait normalement un débat. Donc il y a une contradiction entre le fait de poser des questions et d'entendre les réponses sur le champ et le débat. Il n'y a pas de débat. La Commission nationale du débat public, ne joue pas son rôle non plus parce que, je me suis exprimé comme ça à Biganos également, Chantal Jouanno est nommée par le président de la République, mais aussi sur le feu vert du Parlement. Elle comprend des parlementaires, des élus locaux, des membres du Conseil d'État, de la Cour de cassation, de la Cour des comptes, du tribunal administratif, des associations environnementales, du patronat, du syndicat, des personnalités qualifiées, le CNCE, la Commission nationale des commissaires enquêteurs. Donc l'indépendance, moi je n'y crois pas étant donné en plus ce que je viens de dire.

J'ai pris des notes un peu en pagaille ce soir. La Métropole n'est pas le décideur. Celui qui est décideur, c'est le peuple d'une manière générale et au départ par les communes. Ce sont les communes qui sont maîtres chez elles et non pas les Métropoles d'une manière générale.

Alors je voudrais revenir sur ce contournement autoroutier de Bordeaux auquel je m'étais investi en 2000-2003, pendant l'enquête publique qui a duré trois ans. Et aussi sur le pont Simone Veil qui va s'appeler Simone Veil et dont l'enquête publique s'est déroulée en 2010. Le problème des camions à l'époque avait été soulevé, mais il n'existait pas finalement. Je n'ai pas vérifié avant de mon intervention, mais je suis surpris des 9 100 poids lourds par jour Monsieur Edmond que vous avez annoncé tout à l'heure. À vérifier quand même ce que je dis, je crois que c'était déjà le chiffre en 2003. Et ce grand contournement autoroutier de Bordeaux, il l'avait été prévu pour fluidifier et désengorger l'agglomération bordelaise. Or, le pont Simone Veil, d'autres projets comme la ZFE, comme le pont, le grand contournement, sont tous désignés pour répondre à la fluidité du trafic. Et à l'époque, pour le grand contournement autoroutier, il était question du problème qui était dû aux courts mais fréquents déplacements.

Donc on vient proposer, dans un scénario qui laisse à désirer d'ailleurs, un péage. Donc les courts et fréquents besoins de déplacement vont être payants pour le public. C'est ce qui est projeté. Et moi je voudrais rappeler l'article 13 de la Déclaration des droits de l'homme et du

citoyen. *[il est demandé d'écourter]* Oui, mais moi aussi j'attends. Vous voyez, mesdames, messieurs, je vous prends à témoins. On a la parole. Oui, trois minutes mais il y en a un qui les dépasse. Et la Commission nationale du débat public, je vous remets votre responsabilité. Ce sont des débats qui n'en sont pas finalement. Ce sont des questions-réponses auxquelles on n'a même pas de réponse sur le moment. Donc je resoulève le problème que j'ai soulevé à Biganos. Et donc l'article 13 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen fait état d'une contribution par chaque citoyen en raison de ses facultés. Donc ce projet doit être gratuit, quel que soit le scénario emprunté. Bon, je vous rends le micro mais je n'en resterai pas là, je tiens à vous le lui dire. Merci.

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

Monsieur, on vous invite à venir aux ateliers pour pouvoir travailler. Effectivement, ces échanges seront beaucoup plus propices là-dessus. Et effectivement, l'idée c'est que tout le monde puisse prendre la parole ce soir. Donc on ne vous coupe pas la parole, on vous laisse vous exprimer, contrairement à ce que vous avez dit par rapport à Biganos. Et l'idée c'est que tout le monde puisse participer ce soir dans la mesure du possible.

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

Merci. Monsieur.

### **Intervention du public**

Je vais être assez court. Je voudrais juste parler du financement. Parce qu'en fait, le vrai problème, c'est le financement. Vous avez parlé tout à l'heure d'un milliard d'euros pour refaire le grand contournement et compte tenu que c'est quand même un axe européen, je suis étonné qu'on ne recherche pas de financement à l'Europe. Parce que ça concerne la France, bien sûr au niveau national, mais ça concerne aussi tous les pays. Ces financements avaient été évoqués en la fin des années 1980, lorsqu'on avait commencé à faire des études politiques pour le grand contournement. Depuis, cela a été complètement abandonné. Mais il faut quand même voir qu'en Espagne, dans le même temps, il y a eu plusieurs grands contournements de la ville de Madrid. Je ne comprends pas pourquoi en France, politiquement, on ne fait pas la démarche. Vous n'avez parlé que des contribuables, soit nationaux, soit locaux. Je partage que le financement local ne devrait pas être du tout fait. Donc si vous pouvez me répondre. Pourquoi vous ne recherchez pas des financements au niveau européen ? Merci.

## **Intervention du public**

On a un constat commun : c'est bouché. On a identifié dans la présentation deux raisons : les poids lourds, les déplacements pendulaires de travail. L'élargissement répond-il à ces problèmes ? Non, il n'y répond pas. On a déjà parlé du ferroutage au niveau des camions, qui sortirait les camions de sur la route. Il faudra y arriver un jour. Deuxièmement, les déplacements pendulaires de travail. Est-il bien raisonnable, au moment où Bordeaux Métropole et la Région travaillent sur un RER métropolitain, de lui mettre en concurrence un mode de déplacement qui n'est pas très écologique ? C'est la route, c'est le moins écologique. Donc c'est absolument incompréhensible qu'en même temps, on mette en concurrence deux projets pour résoudre le même problème.

Ensuite, il y a l'élargissement. Prenons l'élargissement à 3 voies. Il y a un endroit que vous ne changerez pas parce qu'il n'y a pas la place, c'est la crabette. C'est la jonction entre l'A63 et la rocade. Comment allez-vous passer ? C'est déjà difficile de passer de 3 voies + 2 voies, ça fait 5 voies, vous allez passer à 6 voies (3 voies + 3 voies) qui se résolvent en trois voies, parce que la rocade, n'a que 3 voies. Donc de toute façon, le bouchon vous ne le résoudrez pas, vous allez le déplacer. Vous allez le déplacer jusqu'à la crabette, ce qui n'aura rien changé parce que, de toute façon, vu sa longueur, il ira au même endroit, donc ça n'a aucun intérêt. C'est un grand projet inutile. Ensuite, il faudrait peut-être s'interroger sur le mode de production qui fait qu'on produit des légumes et des fruits dans le sud de l'Espagne et qu'on les vend dans le nord de l'Europe et qu'on utilise les camions pour faire ce transfert. Est-ce que c'est un peu écologiquement responsable de nos jours d'aller produire dans le sud de l'Espagne ? Avec tous les problèmes d'eau en particulier que cela pose, vu le réchauffement climatique, et d'aller les vendre dans le nord de l'Europe. Ce n'est pas raisonnable. On est dans la folie. Voilà. Je vais m'arrêter là.

## **Jean VEYRAT (animateur)**

Merci. Alors pendant que je vais de l'autre côté de la salle, il y avait une question qui a été posée : pourquoi est-ce qu'il n'y a pas de financement européen dans ce qui est présenté ?

### **Michel DUZELIER (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

Jusqu'à présent, les routes sont cofinancées donc par l'État, par ce qu'on appelle l'AFIT. Donc je dirais que tous les financements qui sont possibles sont sollicités. Mais sur les financements européens sur la route, pour l'instant on n'en a pas vu. Pour autant, l'État, via les lois de finances, notamment dans le cadre des contrats de plan État-Région, ne se désengage pas du financement sur son réseau routier national. Et tout à l'heure on parlait des financements publics. Effectivement, l'État ne peut pas financer seul dès lors qu'il y a du trafic local qui est en cause. En approche de la métropole, il y a notamment 70% de trafic qui est local, d'où l'État fait aussi appel aux cofinancements, étant entendu que l'État aussi participe à ce financement.

Après, ce que je voulais préciser par rapport à toutes les observations qui ont été faites, je crois que l'État aussi est dans une approche multimodale. C'est-à-dire qu'effectivement ce projet, la singularité qu'il a, c'est qu'on aménage une infrastructure existante. Aujourd'hui, faire des tracés neufs comme le grand contournement autoroutier, c'est quasiment mission impossible par rapport, et là je pense que dans la salle, la plupart d'entre vous le comprendront, à toutes les mesures environnementales, les directives environnementales, les projets en tracés neufs sont quasiment impossibles à réaliser voire difficiles. Ou alors il faut justifier de l'intérêt public majeur qu'on n'aurait pas à faire un aménagement sur place. Donc là on est sur un projet en aménagement d'une infrastructure existante. En termes d'approche multimodale, il y a le RER métropolitain dont vous avez parlé, qui effectivement va aussi permettre d'augmenter, entre par exemple Bordeaux et Arcachon on aura 14 allers-retours de plus d'ici l'horizon 2030. Donc il y aura des transports, beaucoup plus de voyageurs. Donc on travaille là-dessus. On travaille aussi, côté État, sur tout ce qui est logistique. Donc on a fait des conférences sur la logistique l'an dernier et avec les collègues, on poursuit ce raisonnement avec les organisations professionnelles des transports. La logistique, on s'aperçoit que pour le fret par exemple, la difficulté, c'est d'arriver d'un point A à un point B et de connecter les camions quand ils arrivent. On peut faire, je dis n'importe quoi, Bordeaux-Arcachon, le problème c'est qu'il faut créer des plateformes à la fois à Bordeaux. Madame Mellier parlait effectivement d'Hourcade qui peut être optimisée. Donc, ça ne se fait pas en un claquement de doigts. Mais ça fait partie des réflexions qui sont en cours par l'État et avec les collectivités d'avoir cette approche multimodale et pas uniquement centrée sur la route.

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

Merci. Il y avait une question très précise sur la jonction A63-rocade et donc ce possible goulet d'étranglement dont parlait Monsieur. Est-ce qu'on est capable d'apporter une réponse précise à ce stade-là ou est-ce que plus tard, dans la concertation, vous pourrez le faire ?

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

On peut déjà dire que les études de trafic réalisées prennent en compte ce rétrécissement et la configuration actuelle. D'ailleurs, je tiens à préciser que pour réaliser les études de trafic, on a utilisé un modèle de trafic qui s'appelle le MMM modèle multimodal multipartenarial girondin et qui prend en compte aussi la rocade. Alors les chiffres de trafic n'apparaissent pas dans le dossier parce qu'on s'est concentrés sur l'A63. Mais on a les évolutions de trafic sur la rocade de Bordeaux à horizon 2030. Et c'est en prenant en compte ces évolutions-là qu'on a les chiffres qui sont disponibles en pages 68 et 69. Je tiens à préciser aussi que dans le modèle multimodal multipartenarial girondin sont pris en compte beaucoup de projets d'infrastructures, dont le RER métropolitain. Donc, c'est-à-dire que quand on présente les chiffres à horizon 2030 dans le dossier, il y a déjà la prise en compte du RER métropolitain à horizon 2030, entre autres. Il y en a beaucoup d'autres.

Juste une dernière chose, pour les 9 100 poids lourds qu'a mentionnés le monsieur tout à l'heure. Je tenais à dire que ce sont des comptages qui ont été réalisés dans le cadre des études spécifiquement en 2022. Donc c'est des comptages qui ont été réalisés, notamment à la barrière de Saugnac-et-Muret, barrière de péage, mais aussi des comptages automatiques sur l'A63, sur les réseaux secondaires. Et on a interrogé aussi des gens bien sûr, des enquêtes origine-destination.

## **Intervention du public**

Très rapidement, avant de parler de solutions. Moi ce qui m'interpelle c'est la disparité des trois scénarios qui sont présentés. Et si vous me permettez une remarque qualitative, c'est la part visuelle que prend le scénario numéro 2 dans votre brochure. Et une des questions, vous allez me dire peut-être que c'est sur le site internet, c'est comment trouver l'étude ? On a certainement accès à l'étude de la DREAL faite sur le trafic, l'augmentation du trafic à horizon 2030. Et du coup, si vous voulez, le paragraphe du milieu semble disqualifier d'emblée ce premier scénario. Donc je me pose la question pourquoi le présenter ? Ensuite, autre question. J'ai bien compris qu'on fait on traiter que ponctuellement l'élargissement à 2x3 voies dans le scénario 3. Mais alors j'allais vous dire : quid de la mise aux normes autoroutières et environnementales de l'A660 ? Est-ce que c'est une obligation réglementaire la mise aux normes environnementales ? Dans ce cas-là, si c'est une obligation réglementaire, pourquoi elle n'est pas dans le scénario numéro 3 ? Voilà.

## **Intervention du public**

Je voulais revenir sur la problématique de l'arrivée sur la rocade parce qu'il me semblait que les bouchons étaient toujours finalement commencés par le fait que la rocade soit bloquée. Donc en quoi le passage à trois voies résout le problème ? Je comprends que vous utilisez des modèles, mais j'ai des difficultés de me rendre compte comment est-ce vraiment possible. La rocade est bloquée donc que ça se transmet sur l'A63. Donc je vois mal comment on améliore les choses.

## **Intervention du public**

Je voulais intervenir sur deux points : sur le principe même de l'élargissement et puis sur la concession. Sur le principe même de l'élargissement, d'autres viennent de se prononcer et je les rejoins tout à fait. Vous nous avez expliqué que c'est pour lutter contre la congestion qu'elle, est due à une forte augmentation du trafic aussi bien VL que PL, qu'il n'y a pas d'autre solution que l'élargissement pour absorber ce trafic. Sauf que, comme l'ont dit certains il y a quelques instants, on ne voit pas en quoi l'élargissement diminuera le trafic poids lourds et on ne voit pas en quoi l'élargissement diminuera l'autosolisme. Donc ce sont des solutions techniques qui permettent de mettre un pansement sur un mal, mais qui n'en règlent pas les causes. Ça, c'est le premier point.

Sur la concession, je me pose juste une question. Dans ce que dans les scénarios que vous envisagez, il y a celui sans concession du tout et celui avec une concession totale. Et vous nous avez expliqué que pour la concession totale, il fallait que tous les usagers participent, les VL comme les PL. Les PL plus, mais tout le monde participe, ceux qui viennent d'Arcachon comme ceux qui viennent de très loin en transit. J'ai le souvenir, puisque je suis là depuis quelques années, que sur le nord de Bordeaux, la problématique s'était déjà posée il y a une vingtaine d'années. Il y a eu un élargissement de l'autoroute A10, par extension de la concession et à l'époque, il y a eu mise à 2x3 voies de la section entre Saint-André-de-Cubzac et Carbon Blanc. Il y a eu doublement du pont sur la Dordogne, des travaux sous haute contrainte, donc très coûteux et il n'y a pas eu de mise en place de péage sur la section qui était gratuite entre Saint-André-de-Cubzac et Carbon Blanc. Ce qui était possible à l'époque ne serait donc plus possible juridiquement, économiquement, financièrement, législativement aujourd'hui, c'est un peu étonnant. Je pense qu'il serait possible, même si je vous dis l'élargissement, je ne crois pas que ça résoudra quoi que ce soit, d'imaginer des solutions de péage qui fassent que les péages augmentent sur l'ensemble du trajet depuis Biriadou jusqu'à Bordeaux sans qu'il ne soit mis de péage quelconque entre Arcachon et Bordeaux. Alors vous

allez me dire, c'est plus possible, la législation a changé. Si elle a changé, elle peut encore changer.

### **Intervention du public**

Alors moi, je n'ai pas de question, mais au regard de tout ce qui a été dit, je voulais juste vous proposer quelque chose. J'ai regardé la présentation que vous avez faite sur le scénario 2 qui a l'air d'être ce que l'État envisage puisque c'est ce qui fluidifie mieux le trafic. Sur ce scénario 2, vous nous annoncez qu'en 2033, quand on aura fait tout ça, c'est-à-dire dans dix ans, on sera descendu à 65 000 véhicules par jour au lieu de 80 000. C'est ce qui est écrit sur votre présentation. On est à 80 000 aujourd'hui et donc l'objectif c'est dans dix ans d'arriver à 65 000. Sur les 80 000, s'il y a 9 100 poids lourds qui sont en transit, on a dix ans pour mettre 9 000 poids lourds par jour sur une centaine de trains, ça ne paraît pas du tout impossible à faire et d'autres pays l'ont fait. Donc on arrive à 70 000 et il reste 5 000 véhicules à diminuer. Mais on a aujourd'hui un projet de RER métropolitain qui est assez ambitieux. Si c'est 18 trajets supplémentaires par jour, on peut bien en faire une trentaine par jour au lieu de 18. Et sur la proposition de la dame qui disait "mais on n'a qu'à faire des bus collectifs pour amener des gens de Mios, etc.", mais c'est une super idée.

Si, au lieu de faire dix ans de travaux, on faisait dix ans de travaux pour du ferroutage, si au lieu d'investir 290 millions par une concession qui en une dizaine d'années sera déjà sur du retour sur investissement, on investissait ces millions d'euros, peut-être par concession privée, pourquoi pas, sur du ferroutage pour transporter ces camions depuis l'Espagne jusqu'au nord de la France et améliorer le trafic. Parce qu'il y a quand même une chose que vous avez expliquée tout à l'heure d'un air de dire "ce n'est pas si grave parce qu'on va artificialiser la zone du milieu et dans le fond la zone du milieu, personne ne s'en sert". Mais c'est quand même de l'artificialisation des sols. C'est quand même de la destruction d'habitats, ce sont quand même des insectes en moins.

Et je crois qu'aujourd'hui, on a tous une grande responsabilité pour la génération qui nous suit aujourd'hui. Il n'a pas plu depuis 30 jours. On s'est tapé des incendies monstrueux en Gironde, il a fait 45 degrés l'été dernier. On n'a aucune idée de ce qui va se passer dans cette année. Peut-être que le climat va être à nouveau excessivement chaud cet été. Et moi, la conclusion que je vois depuis que j'ai 45 ans, dès que l'on construit une route, il y a des voitures dessus, dès qu'on élargit une route, il y a des voitures dessus. Et si on continue à construire des routes, on continue à générer du trafic routier. Si pour une fois on regardait l'investissement différemment, si on gardait votre objectif de diminuer le trafic à 65 000 véhicules et de le fluidifier, et que ces 15 000 de moins on les taper sur les camions, on les taper sur du transport

collectif et on investissait l'argent différemment. Ce soir, vous n'êtes pas très populaire, vous l'avez vu, mais si on fait les choses comme ça, ça va rendre les projets de l'État hyper populaires. Voilà.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Merci. Alors, je reprends les questions dans l'ordre. La première intervention, c'était pourquoi avoir présenté un scénario 1 s'il ne fonctionne pas ? Et aussi pourquoi avoir intégré la mise à niveau de l'A660, une mise à niveau environnementale dans le cadre du scénario 2 et pas du scénario 3 ?

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

Pourquoi avoir présenté un scénario 1 ? De toute façon, on présente toujours le fil de l'eau, de façon à comparer. Et ensuite, il peut y avoir certaines personnes qui considèrent que la meilleure solution c'est de ne rien faire et de laisser la situation comme ça. Donc le scénario 1 est un scénario qui a toute sa place dans une concertation où on ne s'interdit rien et y compris de considérer que, justement, il faut que les gens prennent moins leur voiture et que, du coup, on n'augmente pas la capacité pour ne pas inciter les gens à prendre plus leur voiture.

Est-ce que la mise à niveau environnementale est obligatoire ? Elle n'est pas obligatoire si on ne touche pas à l'infrastructure. Sauf que dans le cadre de la mise en concession, si on faisait uniquement la mise à 2x3 voies de l'A63 en concession, on ne pourrait pas laisser le petit bout d'antenne d'A660 comme ça, tout seul, on va dire dans la nature, exploité par l'État. Donc a priori, on l'a intégré dans un scénario de mise en concession. Et tant qu'à faire, autant faire la mise à niveau environnementale puisque cet axe passe dans des zones sensibles : Val de l'Eyre, etc. Il n'y a pas d'obligation pour l'État de mettre à niveau toutes ces routes, ni pour les départements d'ailleurs, parce que sinon ce serait des montants faramineux. Mais quand on peut le faire, c'est bien de le faire parce que ça améliore grandement la situation. L'adossement ?

**Jean VEYRAT (animateur)**

Oui. Il y avait un exemple qui était donné sur celui de l'A10 où la concession a été étendue sans étendre l'aire qui est soumise à péage.

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

Alors effectivement, avant 2000, on avait cette possibilité, c'est ce qui a permis la construction du réseau autoroutier français concédé. C'est ce qui a permis de faire l'A89, c'est ce qui a permis de faire l'autoroute A20 Brive-Montauban, etc. C'est ce qui a effectivement permis cet élargissement, c'était d'adosser. Donc, on rajoutait à une concession existante un morceau d'autoroute et en échange les péages sur l'intégralité de la concession étaient augmentés et permettaient de payer les travaux. Par exemple, sur A10, alors c'est historique donc je n'ai pas forcément les données comme ça en tête, mais il y a dû avoir un surpéage à la barrière de Virsac qui a permis de payer et qui fait qu'effectivement les usagers qui rentraient sur l'autoroute A10 au-delà de la barrière de péage de Virsac, qui est beaucoup plus proche que celle de Saugnac-et-Muret malgré tout. En tout cas, il y a eu ce système. Ce système n'est plus possible. L'adossement, c'est quelque chose qui n'est plus possible depuis une vingtaine d'années.

Alors, il y a des petites dérogations. On pourrait, si c'était une toute petite section par exemple, une section dans la continuité d'une section autoroutière. Alors là, il se trouve qu'on est dans la continuité d'une section concédée, mais que 35 kilomètres, ce n'est pas considéré comme une toute petite section. Ce qui a un des critères aussi, c'est qu'il n'y ait pas une trop grosse distorsion entre les gens qui paieraient le péage, donc ceux qui passeraient la barrière de Saugnac-et-Muret et ceux qui ne le paieraient pas, ceux qui seraient au-delà. Là, on voit qu'on est à 30 000 et à 90 000 véhicules par jour, il y a une énorme distorsion. Et surtout, qu'est-ce qui rend, dans le cas présent, l'adossement des 35 kilomètres de mise à 2x3 voies impossible ? C'est le fait qu'on a la démonstration qu'une concession autonome est viable. Et dans ce cas-là, on ne peut pas déroger au principe de mise en concurrence, pour mettre la concession en concurrence. C'est-à-dire que c'est au-delà du droit du péage, c'est le droit de la concurrence. Donc l'adossement des 35 kilomètres de mise à 2x3 voies n'est plus possible, même si c'était une excellente façon historique, qui a permis d'étendre le réseau routier concédé français et de faire de très belles sections d'autoroutes. Il y avait la question sur le trafic de la dame, juste parce qu'il y a une petite incompréhension que Cyril va expliquer.

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

Les 66 000, c'est une moyenne sur l'itinéraire, une moyenne pondérée. Et du coup ce n'est pas du tout une projection à la baisse. Les projections ne sont pas du tout à la baisse dans l'étude.

Les 80 000 ou 90 000, à chaque fois qu'on annonce ces chiffres-là, c'est en approche de la rocade. Donc c'est au nord de Cestas. C'est pour ça que j'ai remis cette carte. En-dessous de Cestas et jusqu'au nœud 22, on est entre 60 000 et 70 000 véhicules par jour et au sud du

nœud 22 et de la bifurcation avec A660, on est entre 30 000 et 40 000. Ça, c'est vrai aujourd'hui et on a une tendance à la hausse légèrement pour 2030. Donc c'est une moyenne pondérée.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Qu'est-ce que c'est une moyenne pondérée ?

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

Ce sont les kilomètres x le trafic. Je vais laisser Béatrice expliquer exactement.

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

Donc on prend chaque section. Sur chaque section, il y a un trafic qui est donné puisque le trafic il rentre dans un échangeur, il sort au suivant ou il continue au suivant. Donc c'est le trafic x la longueur de la section + le trafic x la longueur de la section suivante + le trafic, etc., sur la totalité de la longueur. Donc ça, ça fait une moyenne pondérée du trafic. Après, on va mettre en ligne, au plus tard d'ici quinze jours, une fiche où il y aura les trafics section par section pour tous les scénarios. On n'a pas voulu aller dans ce degré de complexité dans l'étude parce que ça aurait à rajouter facilement cinq ou six pages. Mais du coup on va faire cette fiche parce que c'est effectivement une incompréhension qu'on a eue assez souvent. Ça permettra de voir le trafic section par section. Et du coup ça permettra de voir l'évolution et les différences entre les scénarios de manière plus facile qu'avec la moyenne pondérée qui peut donner une impression qu'on peut comparer des choux et des carottes. Alors que là on sera sûr de comparer les bonnes choses.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Merci. Je vais prendre une dernière série de questions. Allez-y Monsieur.

**Michel LABARDIN (maire de Gradignan)**

Je m'exprime brièvement puisque j'ai déjà donné la position de la ville de Gradignan, qui craint d'être submergée par évitement d'un péage. Donc nous sommes à Gradignan solidaires des territoires qui craignent cet effet de dévastation qui déjà sévit depuis longtemps. Ça, c'est une première chose.

Une remarque plus générale au fond, nous sommes toujours victimes des mêmes choses. Nous savons faire. Donc ce que nous avons fait hier, nous le faisons aujourd'hui, nous le ferons demain. Or, aujourd'hui, les choses ont changé. Prenons le grand contournement. Il y a 20/30 ans, ça paraissait évident. Il fallait le faire. Il y avait consensus. Et un jour, il a fallu faire un pas de côté en se disant "non, mais ce n'est pas possible, c'est un massacre financier, environnemental et on ne peut pas le faire". On a fait un pas de côté. Et aujourd'hui, compte tenu de tous les enjeux sociétaux, il y a des pas de côté qui sont nécessaires. Je veux dire que la Métropole bordelaise est particulière, parce que nous sommes adossés à l'océan. À la différence de grandes Métropoles du centre de la France, prenons Toulouse par exemple, et tant d'autres métropoles, il y a des solutions de barreaux périphériques. On a trouvé des solutions ici, on a une géographie tellement particulière qu'il y ait un axe Paris-Madrid, Europe du Nord-Europe du Sud. Et puis un jour, il y aura probablement le tunnel sous le détroit de Gibraltar, donc de l'Afrique du Nord jusqu'au Grand Nord. Et le passage obligé, c'est Bordeaux et c'est la rocade.

Il me semble que ce projet devrait nous donner l'occasion d'avoir ici, entre la Métropole et les territoires périphériques, un laboratoire en disant faisons un pas de côté, essayons de trouver des solutions qui s'additionnent. On a parlé du feroutage, on a parlé de l'intensification des trains, les TER, le RER, mais d'intensification des trains. Et il y a des sillons qui sont sous-utilisés qui peuvent nous en donner l'opportunité. On peut parler des voies centrales ici, comme ça se fait à Madrid ou ailleurs. On peut avoir par exemple deux voies centrales dédiées au transport collectif très rapide depuis les territoires Sud jusqu'à la Métropole. Comme c'est prévu, ça peut se faire aussi sur les territoires Nord. Bref, il y a des solutions qu'on peut additionner pour éviter simplement d'être dans la reproduction du passé et dans le mimétisme tout ce qui se fait ailleurs. Et je pense que, prolonger la concertation pour faire un enjeu de coopération sur un territoire élargi entre la Métropole, le département le plus grand de France, le plus attractif, 22 000 nouveaux habitants par an, dont environ 10 000 à 12 000 sur la Métropole. Et ça va continuer compte tenu de l'attractivité du territoire. Si on agrège toutes ces problématiques, je crois qu'on peut faire un pas de côté, prolonger la concertation et dire faisons un laboratoire de coopération territoriale pour trouver des solutions annexes et additionnelles, un faisceau de solutions qui éviteront simplement de faire ce qu'on sait faire.

### **Intervention du public**

Bonsoir. Est-ce que vous des fois vous voyagez en France, vous allez en Bretagne ? La Bretagne, je vais vous dire, il y a eu les bonnets rouges, il y a eu beaucoup de choses. Aujourd'hui en Bretagne, il n'y a que des nationales. Et c'est l'État qui paye. Je ne comprends pas, ici, si un jour on ne se bouge pas les fesses, Monsieur l'a dit au début. Moi quand j'étais

jeune, vous pouviez aller gratuitement jusqu'en Espagne, il n'y avait pas de problème. C'est vrai que c'est les camions qui ont quand même tout pourri la circulation routière dans notre pays. On nous a volé la 10. Maintenant, vous ne pouvez plus rouler qu'en payant. Et ce Monsieur avait raison. Je ne sais pas s'il est encore là, mais franchement, aujourd'hui vous devriez vous renseigner comment ils font en Bretagne. Mais en tout cas, ils sont bien plus malins que vous. Je vous le dis tout net.

### **Intervention du public**

J'ai une question toute simple mais qui peut alimenter également le débat. Pourquoi faut-il onze ans ? Pour faire un aménagement qui, somme toute, quel que soit le choix que l'on fait, n'est pas quelque chose de très compliqué. Il n'y a pas de grand génie civil à faire puisque l'espace est déjà prévu. Pourquoi faut-il onze ans pour faire quelque chose que je qualifierais d'aussi simple ? Excusez-moi d'être un peu réducteur. Ça nous laisse effectivement le temps de réfléchir à d'autres solutions innovantes. Je suis quand même extrêmement surpris qu'on se passionne autant sur ce débat pour quelque chose finalement qu'on ne sera pas capable de faire avant si longtemps.

### **Intervention du public**

Bonsoir. Merci pour votre présentation. Je voudrais savoir pourquoi on ne pense pas peut-être à réguler la vitesse. Ça éviterait les accidents et fluidifierait peut-être le trafic tout simplement. Obliger à réduire la vitesse, on n'est pas obligé de rouler à 130.

### **Intervention du public**

Merci. Je suis comme beaucoup ici. Je ne comprends vraiment pas en quoi le passage à trois voies empêchera un bouchon à l'arrivée sur la rocade, qui de toute façon est déjà saturée. Partant de là, je pense que le problème principal c'est quand même les camions. On est un peu tous d'accord pour le dire. En particulier cet immense trafic international composé à 80% de camions portugais, espagnols et polonais et autres pays de l'Est. Pourquoi est-ce qu'on ne peut pas mettre en place des plages horaires de circulation de ces camions, en particulier ceux en transit ? Après tout, ça se fait déjà pendant les jours de départs en vacances, pour les dimanches, etc. Pourquoi est-ce qu'on ne leur dirait pas "passez la nuit, passez à des périodes où il n'y a pas beaucoup de circulation, en tout cas pas aux horaires de circulation des gens qui bossent, des locaux qui bossent" ? Voilà.

Et puis, attendez, la dame vient de dire quelque chose... sur la vitesse. Oui, une petite question annexe. Depuis quelque temps, il y a des panneaux de limitation de vitesse qui s'allument sur l'autoroute. Je ne comprends pas parce que des fois il y a un trafic très dense et on laisse le 130. Et puis des fois c'est très fluide et puis on voit des 90 ou les 110. Est-ce qu'il y a un être humain qui affiche ça ou c'est un algorithme qui calcule cette affaire ?

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

Tout d'abord, pour Monsieur le Maire, les transports en commun dans le cadre du scénario 2, ce que vous dites d'une voie réservée, elle ne serait pas réservée strictement aux transports en commun, mais ça permettrait d'avoir des transports en commun plus rapides sur une voie qui serait réservée aux véhicules à fort taux d'occupation dont les transports en commun font partie. Donc ça, c'était juste pour répondre partiellement à votre question.

Ensuite, alors le plan routier breton. Ce n'est pas les bonnets rouges, ils n'ont pas été forts à cette époque-là, ça date du général de Gaulle. C'est donc une décision du général de Gaulle de doter la Bretagne du plan routier breton. Ça s'est appelé comme ça, quand j'étais à l'école, c'était effectivement donné en exemple. Et la Bretagne, compte tenu du fait qu'elle était excentrée et qu'elle a été considérée comme un territoire qu'il fallait rattacher de par son caractère excentré au reste de la France, a bénéficié de ces aménagements particuliers, du plan routier breton. Mais c'était une autre époque et l'argent public n'était pas tout à fait pareil.

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

Pourquoi est-ce qu'il faut onze ans pour faire un projet de ce type ?

### **Michel DUZELIER (DREAL Nouvelle-Aquitaine)**

D'une manière générale, nos projets routiers durent une dizaine d'années, c'est-à-dire qu'au sein du service. On a des projets de déviation sur l'A141 à l'est d'Angoulême, donc c'est des centaines de millions d'euros pour dévier six ou sept kilomètres. Ce sont des projets où il faut 5 à 6 ans d'études et autant de travaux. En termes d'études, il y a les études préalables à l'enquête publique, donc il y a tous les diagnostics, toutes les études acoustiques dont Béatrice vous a parlé et Cyril l'étude de trafic, etc. Il y a les études une fois qu'on a la déclaration d'utilité publique et les études de projet détaillées avec le dossier d'autorisation environnementale qui prend quasiment une bonne année. Puis il y a tous les inventaires à faire, notamment en fonction des saisons. Donc bien souvent on perd rapidement un an dans ce type d'études. Et puis après, il y a les travaux. Et les travaux, vous voyez bien la rocade, je crois que ça fait

12/13/14 ans qu'on est sur la rocade à la faire à 2x3 voies. Donc derrière il y a des marchés publics, des dossiers de consultation, il y a des phases d'exploitation sous circulation. Donc tout ça, ça prend du temps. Et effectivement, en général, des projets structurants, c'est minimum une dizaine d'années entre les études et les travaux.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Tout dernier point, la question de la vitesse qui a été posée par Madame. Pourquoi ne pas réguler la vitesse ? Et puis celle de Monsieur c'était comment est-ce que ça marche finalement quand on régule la vitesse ?

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

Il y a effectivement une régulation dynamique du trafic. Alors, je ne sais pas si notre collègue en charge de l'exploitation de l'A63 peut apporter une réponse ou s'il souhaite l'apporter sur des questions plus particulières ?

**Francis LARRIVIERE (directeur adjoint à la DIRA)**

Oui, la régulation des vitesses est déjà en place sur l'A63 dans le sens rentrant sur Bordeaux ou entre l'échangeur 22, donc l'A660, et la rocade de Bordeaux. Donc ce ne sont pas des opérateurs qui fixent la vitesse. Il y a des algorithmes de calcul en fonction des trafics qui font des propositions. C'est quelque chose de récent. Ce sont des expérimentations qui sont menées sur certains axes routiers, mais à compter sur les doigts d'une main. Et nous progressons tous les jours pour apprivoiser le trafic et l'ajustement des vitesses. Et nous sommes encore aujourd'hui sous surveillance avec des ingénieurs spécialisés pour faire évoluer et adapter cet outil. Mais ce qu'on mesure, c'est qu'on a déjà une augmentation capacitaire d'écoulement de 9% entre avant la mise en place de la régulation des vitesses et ce qu'on mesure aujourd'hui. Francis Larrivière, directeur adjoint à la DIR Atlantique.

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

Il y avait quelqu'un qui a posé la question de l'interdiction des poids lourds. Il y a des études qui ont été menées sur ce sujet, avec une interdiction des poids lourds en transit au droit de l'agglomération. Ça soulève diverses questions, notamment des questions juridiques avec l'impossibilité d'entraver la circulation sur un itinéraire de transit international où il n'y a pas d'autres alternatives, l'impossibilité de discriminer les PL en transit par rapport aux autres PL.

Et puis il y a des questions techniques en fait, parce qu'une fois qu'on les arrête, ces poids lourds, il faut les stocker pendant ces interdictions. Et ensuite, comment faire respecter ces interdictions ? Donc des forces de police, etc. Comment les stocker déjà ? Il faudrait faire des aires de stockage quand on voit les difficultés pour agrandir une aire de services. Ça a des impacts en termes de foncier également. Ensuite, comment faire respecter les interdictions et comment les remettre dans le trafic ? Parce que ça voudrait dire qu'au moment où on relâche, on remet des camions et on met tous les camions et donc ça fait des trains de camions qui seraient encore pires. Ça risquerait d'impacter les territoires de part et d'autre, notamment en Charente, Landes parce que, ces aires de stockage, il faudrait bien les faire quelque part. Et puis, surtout, il faut quand même avoir en tête qu'il y a un nombre vraiment non négligeable de poids lourds qui sont en échange avec l'agglomération et qui ne font pas exprès. Parce que moi, pour tout vous dire, je m'étais posé la question, mais on en a discuté avec des transporteurs et il y a un bon nombre, ils ne font pas exprès en fait de venir à l'heure de pointe. Ils préféreraient venir à une autre heure. S'ils viennent à l'heure de pointe, c'est parce qu'ils ont des contraintes de desserte, et notamment la desserte alimentaire qui a des heures fixes. Il faut arriver avant une certaine heure pour desservir les magasins, et notamment les magasins alimentaires. Et ça, c'est de la desserte qui est tous les jours et qui est, on va dire, fortement contrainte par le fait qu'on ait une grosse agglomération et une agglomération de plus en plus importante qu'il faut nourrir et alimenter en biens divers et variés. C'est un sujet qui a été regardé, parce que l'idée elle peut paraître excellente, mais il y a énormément de contraintes, et qui à ce jour n'est pas faisable.

**Claude MELLIER (vice-présidente de Bordeaux Métropole déléguée aux grandes infrastructures de transport routières et ferroviaires)**

...Sur la modulation des tarifs concernant les poids lourds. A la métropole, et puis l'État, on avait souhaité faire une expérimentation entre Atlandes et donc la Métropole. Et pour cela, on a été amenés à rencontrer les transporteurs. On a fait deux réunions, deux réunions où effectivement on a essayé d'expliquer le principe de la modulation des tarifs de péage. En fin de compte, on s'est heurtés à un refus des transporteurs pour faire cette expérimentation. C'est-à-dire qu'il y a ce que vous avez évoqué, mais il y a aussi les transporteurs qui eux ne sont pas prêts à jouer le jeu sur ces questions-là.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Merci pour cette précision. Je vous remercie pour la qualité des questions. Je laisse une des garantes pour quelques mots d'ouverture pour la fin de cette réunion.

## **Conclusion**

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

Effectivement, je ne vais pas me lancer dans une conclusion ou une synthèse de vos contributions. En tout cas, on voit au fil des trois semaines que les enjeux s'étoffent, qu'on soit en réunion publique ou en débat mobile. Et je vous invite vraiment à nous rejoindre sur les ateliers où on sera sur un format plus réduit, plus de débat, par petites tables avec des questions bien spécifiques. Donc quatre ateliers sur l'environnement, sur la question des mobilités. Et puis à nous rejoindre aussi sur les prochaines réunions publiques dont la prochaine est dans deux jours. Merci encore pour votre participation et à bientôt.