



Concertation préalable du public
Verbatim de l'atelier mobilités de Mios
Mardi 14 mars 2023



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

Introduction

Jean VEYRAT (animateur)

Bonsoir, bienvenue à cet atelier sur les mobilités. C'est le troisième atelier mobilités de cette concertation. On était hier à Belin-Béliet, jeudi à Canéjan, et donc aujourd'hui à Mios. Le but est de couvrir tout le territoire d'abord plus proche de la métropole de Bordeaux, ensuite plutôt le Val de l'Eyre et aujourd'hui le bassin d'Arcachon. Mais à chaque atelier il y avait aussi des personnes qui venaient de différents territoires, donc ça permettait aussi de mixer les expériences.

Je suis Jean Veyrat, je vais animer cet atelier, mais c'est surtout vous qui aurez la parole puisque le but d'un atelier, c'est de pouvoir travailler entre participants, de prendre la parole, d'avoir plus de temps pour développer vos arguments et d'échanger, de confronter vos expériences. L'objectif, c'est d'avoir des temps d'échanges approfondis entre participants, entre experts. Je ne sais pas si on a ici des représentants des territoires. Peut-être que le maire va nous rejoindre, ou en tout cas des élus. On verra si c'est le cas, ça pourra aussi permettre d'apporter un éclairage. C'étaient par exemple hier des représentants des services de la Communauté de communes du Val de l'Eyre. Le but, c'est de s'appuyer sur vos idées et puis d'aboutir à des propositions concrètes en matière de mobilités.

Alors pourquoi est-ce qu'on recherche des propositions concrètes ? Hier, quelqu'un a posé une très bonne question. Il nous disait "pourquoi est-ce que vous nous demandez de réfléchir à des solutions pour qu'il y ait moins de véhicules sur les routes alors que votre projet c'est de construire une voie en plus ?". Très bonne question, mais je crois que madame la garante ne me contredira pas si je dis que dans une concertation préalable, on réfléchit à "comment est-ce qu'on peut faire un projet ?", mais avant ça, il faut déjà réfléchir à "est-ce qu'il faut faire quelque chose, est-ce qu'on a besoin d'aménager ?". Si on réfléchit aussi aux solutions pour avoir moins de véhicules, c'est aussi parce qu'il faut se demander s'il est absolument nécessaire de passer par un aménagement. Et c'est aussi à ça que sert cet atelier.

Comment ça va se dérouler ? Il y aura d'abord un exposé de l'État assez rapide, cinq-dix minutes. Si vous avez quelques questions sur les chiffres qui seront présentés ou sur les éléments qui seront présentés, vous pouvez aussi nous poser les questions à ce moment-là. Ça permettra d'être tous bien au clair sur les éléments du projet, notamment les éléments de trafic avant de passer au travail entre vous. On avait prévu d'avoir deux sujets avec deux groupes qui travaillent en parallèle. Comme vous êtes moins nombreux que prévu, si le nombre de personnes en reste là, ce qu'on vous proposera en fait, c'est de travailler sur les deux sujets l'un après l'autre. Ce sera plus simple, plus sympa aussi que de travailler sur des petites tables où il n'y a que quatre ou cinq personnes, ce qui n'est pas toujours évident. Dix personnes par expérience, c'est un bon nombre pour réussir à échanger, pour avoir des arguments assez

variés. Une fois qu'on a vos propositions, vous les exposez. Parce que pendant que vous allez travailler en groupe, finalement, les représentants de la DREAL vont rester un peu en retrait. Le but, c'est que vous puissiez faire ce travail de créativité. Ensuite, vous exposez vos propositions et là, on en débat et on voit ce qui peut fonctionner. Vous avez le droit aussi, entre vous, de ne pas être d'accord. Ce qui est intéressant bien sûr, c'est de voir s'il y a des points où vous êtes tous d'accord, s'il y a unanimité ou s'il y a des points où il y a des divergences. Bien sûr, ça aussi, ça nourrit le débat.

Aujourd'hui, pour vous présenter ces différents éléments, il y aura Béatrice Panconi et Cyril Edmond de l'équipe projet que vous avez déjà rencontrés si vous avez déjà participé à d'autres réunions. Il y a d'autres représentants de la DREAL, monsieur Morançais et madame Bogiatto, pour évoquer d'autres aspects de mobilités : le ferroviaire, les mobilités alternatives, notamment le covoiturage, mais pas seulement. Et madame la garante, madame Juliot, qui est aussi là pour écouter ce que vous aurez à dire en vue du bilan et pour vous écouter par rapport à la concertation. Madame Panconi, c'est à vous.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Bonjour. Aujourd'hui je vais être très rapide. Un petit rappel sur le trafic sur l'A63 et l'A660. On a entre 80 et 90 000 véhicules/jour en approche de la rocade au nord de l'échangeur 26, avec un taux de poids lourds de 17 %. Ensuite, on tombe à 60, 70 000 véhicules/jour et 18 % de poids lourds quand on se trouve entre le nord de la bifurcation avec l'A660 et l'échangeur 25-26. Et ensuite on tombe à 30, 40 000 véhicules/jour quand on est au sud de la bifurcation avec l'A660. Et là par contre, on a un fort taux de poids lourds de 30 %. Sur l'A660, on a un trafic entre 20 et 30 000 véhicules/jour et un très faible taux de poids lourds qui est en dessous de la moyenne sur ce type de route en France. Donc ce trafic est mélangé. Il y a effectivement du trafic de transit puisqu'on est sur le corridor Atlantique, l'axe dans la continuité de A10/RN10, la rocade de Bordeaux, puis l'A63 en direction de l'Espagne. Mais on est également, surtout sur la partie entre l'échangeur 22 et la rocade, sur un axe qui supporte beaucoup de domicile-travail avec de fortes congestions aux heures de pointe du matin et du soir.

Le trafic de véhicules légers. Les petites flèches montrent les différents échanges entre les deux territoires. Le territoire du SCoT de Bordeaux, donc la zone autour de Bordeaux, et le territoire du SCoT bassin d'Arcachon - Val de l'Eyre, la zone autour du bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre. En fait, on constate que la part la plus importante de ce trafic, c'est de l'inter SCoT entre la zone de Bordeaux, donc c'est du trafic interne à la zone de Bordeaux en véhicules légers, moins de 3,5t, donc les voitures et les utilisateurs de moins de 3,5t. On a ensuite le deuxième trafic le plus important, c'est du trafic d'échange entre la zone du bassin d'Arcachon et la zone de Bordeaux. Ensuite, on tombe à des trafics qui sont vraiment

beaucoup moins importants puisqu'on passe de trafic de l'ordre de 30 000 véhicules/jour à des trafics qui sont de l'ordre de 7 000 véhicules/jour. Donc là, ce sont des échanges entre Bordeaux et sud Gironde. On a ensuite la flèche vert clair qui est la flèche du transit, c'est-à-dire les véhicules légers qui traversent complètement la zone : 4 800 véhicules/jour. Et puis on a des échanges entre le SCoT d'Arcachon et le nord, puis les échanges internes au SCoT d'Arcachon et les échanges SCoT d'Arcachon - sud Gironde qui sont beaucoup moins importants.

On va regarder la même carte pour les poids lourds. Ces cartes, si vous voulez les regarder plus précisément, elles sont pages 29 et 31 du dossier de concertation. Pour les poids lourds, la flèche la plus importante est la flèche rouge du transit. Ce sont 9 100 poids lourds en transit sur cet axe. Ensuite, le deuxième échange le plus important, ce sont les échanges entre Bordeaux et le bassin d'Arcachon, donc entre la zone du SCoT de Bordeaux et la zone du SCoT bassin d'Arcachon - Val de l'Eyre. Ensuite, c'est l'inter SCoT Bordeaux. Et puis Bordeaux vers sud Gironde, et après de manière plus marginale, on a les échanges internes au SCoT du bassin d'Arcachon. Puis SCoT du bassin d'Arcachon vers le nord et SCoT du bassin d'Arcachon vers le sud.

On va faire un petit focus sur les mobilités alternatives. Alors le rail, donc la ligne Bordeaux-Arcachon c'est la première ou deuxième ligne sur la région. C'est une ligne qui actuellement est à 9 000 voyageurs par jour entre Bordeaux et Arcachon. Il y a le projet de RER métropolitain. C'est un projet qui a été à la concertation fin 2022 pour passer, pour 2030, de 9000 à 15 000 voyageurs par jour entre Bordeaux et Arcachon. Il y a également un TER vers Mont-de-Marsan, Hendaye et Pau. Il y a les TGV Bordeaux-Bayonne et il y a une offre de fret qui est plutôt limitée. Donc ça, ça passe complètement sur la même ligne. Pour le bus, on a trois lignes : 505, 602 610 et notamment la ligne de bus 505 qui est une ligne très importante et qui transporte jusqu'à 13 000 voyageurs par mois. On a également une offre de covoiturage avec un développement des parkings et des différentes interfaces, notamment les applications sur smartphone. On a même eu hier une application spécifique à la zone du Val de l'Eyre. Et il y a également diverses incitations financières. Fabienne Bogiatto pourra préciser des choses tout à l'heure sur ces différents sujets. De même que sur le vélo, on a des plans à l'échelle de la Gironde, des intercommunalités et des communes, et un développement assez important des voies dédiées et des pistes cyclables.

Jean VEYRAT (animateur)

Avant de vous laisser donc travailler en groupe et de vous expliquer les outils du travail en groupe, est-ce que sur les éléments qui ont été présentés, vous avez quelques questions qui vous paraîtraient utiles avant de vous lancer dans ce travail ?

Intervention du public

Pourquoi l'offre du fret est limitée ?

Stéphane MORANCAIS (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Aujourd'hui, la section où il y a le plus de fret, c'est Lamothe-Bordeaux. On a une vingtaine de trains par jour quand même. Lamothe c'est la bifurcation entre la ligne Bordeaux-Arcachon et la ligne Bordeaux-Hendaye. C'est le point de jonction entre ces deux lignes. Après, le fret, depuis les années 2000, a beaucoup perdu. Aujourd'hui, la part modale du fret, c'est 9 %. Il y a eu des problèmes d'infrastructures, il y a aussi la désindustrialisation qui n'a pas été en faveur du développement du fret. Donc aujourd'hui et depuis une vingtaine d'années, le fret est vraiment en chute importante. Mais il y a les ambitions d'essayer de regagner des parts modales. Et puis il y a un plan stratégique aujourd'hui, qui a été élaboré avec tous les acteurs du fret. C'est l'État qui le porte, mais il y a quand même tous les acteurs du fret qui ont été impliqués. Alliances 4F : fret ferroviaire français pour le futur. Donc aujourd'hui, l'objectif c'est, d'ici à 2030, de doubler la part modale du fret ferroviaire. On est à 9 %, donc passer à 18 % pour après en 2050 autour de 25 %. Mais enfin, il y a quand même une vingtaine de trains, donc ce n'est pas non plus négligeable.

Intervention du public

Moi j'étais mardi au Barp et à la question que j'ai posée, on m'a dit "il n'y a pas les forces compétentes pour vous répondre, mais à Mios il y aura les forces qui pourraient vous répondre". Donc, moi, je vais réitérer ma question de mardi dernier. La concertation porte sur deux choses. La première, c'est comment améliorer la circulation et comment préserver l'environnement. Donc les forces compétentes de mobilités, je leur pose la question : donnez-moi tous les arguments économiques, juridiques, législatifs, politiques, tout ce que vous voulez, qui me feraient dire que la solution que je propose est impossible. À savoir de façon drastique, le ferroutage depuis la frontière espagnole jusqu'à la frontière belge. Pourquoi ? Parce qu'encore aujourd'hui, je suis rentré de Charente-Maritime et j'habite Salles. Et entre la sortie de Saint-André-de-Cubzac et Salles, j'ai vu, sur mon axe, des dizaines, des dizaines et des dizaines de camions. Mais sur l'axe contraire, c'est à dire venant du sud, des centaines et des centaines et des centaines de camions. Ce qui fait qu'en termes d'environnement, je ne pense pas qu'on soit au top. Donc voilà. Est-ce que vous pouvez me répondre : pourquoi on ne pourrait pas envisager ? Alors il y a quelques arguments que vous allez me donner qui ne sont pas forcément recevables, à savoir que ça coûte très cher. Quand on construit une autoroute, on met en place un Vinci quelconque pour faire un péage et taxer les utilisateurs. Donc on peut imaginer aussi que les camions espagnols qui sont... J'ai calculé parce que comme je savais

que je venais ce soir, j'ai regardé. Il y avait à peu près cinq camions sur dix qui étaient immatriculés en Espagne. Ça ne va pas faire non plus de pertes d'emplois parce qu'il faudra toujours des circulations perpendiculaires au ferroutage pour desservir les agglomérations. Si vous me dites aussi que cela va faire disparaître des filières, malheureusement oui, effectivement. À chaque fois qu'il y a du progrès, il y a des filières qui disparaissent et il faut se réinventer. Et là, sur l'affaire du ferroutage, je crois qu'il y a tout à réinventer, à savoir comment construire les camions de demain, comment exploiter ce genre de solutions.

Voilà. Donc j'espère que ce soir, on va me donner toutes les raisons qui me feront changer d'avis sur ce que je pense être... Et quand on voit, ce matin, c'était un non-sens. On veut sauver la planète et on laisse 40 km de bouchons ce matin, de camions, à peu près, cumulés dans les deux sens. Ce n'est pas normal. Donc voilà, j'attends les réponses.

Jean VEYRAT (animateur)

Pourquoi est-ce si difficile de développer le fret dans le présent et dans le futur ?

Stéphane MORANCAIS (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors je vais vous donner quelques éléments. Le ferroutage pour que tout le monde comprenne, ce sont les semi-remorques qu'on va mettre sur les trains. Même, souvent, c'est la remorque qu'on met. Ça évite de transporter le tracteur parce que c'est une charge. Si on transporte le tracteur, il faut aussi transporter les chauffeurs poids lourds, donc ça devient un train où il y a du voyageur et des marchandises. Donc aujourd'hui, le ferroutage, on est plutôt sur des systèmes où on va transporter les remorques. Les semi-remorques, les 38 tonnes, aujourd'hui, c'est quoi ? C'est du 16,50 m à peu près. Vous enlevez le tracteur, vous êtes à une quinzaine de mètres. Sur les trains, on a des systèmes Modalohr, ce sont des wagons surbaissés où on va pouvoir mettre la remorque du poids lourd sur le wagon. Donc faites le calcul, on fait à peu près 6 remorques pour 100 mètres de train. Donc sur des trains longs qui vont faire 700-750 m, ça fait 6x7, 42 à peu près. Donc un train aujourd'hui, c'est l'équivalent de 42 poids lourds qu'on va enlever sur la route. Et avec des trains qui sont quand même longs parce que 700-750 mètres, ce sont des trains qui sont relativement longs. Aujourd'hui, on a quand même un certain nombre de contraintes. Je rappelle déjà qu'on ne peut pas passer de l'Espagne à la France parce que les rails n'ont pas le même écartement. C'est un petit détail, mais qui a son importance. Même si les Espagnols travaillent aujourd'hui pour essayer de se mettre aux normes, parce que ce sont les Espagnols qui ne sont pas aux normes, mais ce n'est pas encore pour demain. Donc faites le calcul, on était à 9 000. Calculez combien ça représente de trains. Après, il faut que l'infrastructure le permette. Et aujourd'hui il n'y a qu'une ligne. Bordeaux-Hendaye, c'est une seule voie ferrée. Après, on a aussi, aujourd'hui,

l'infrastructure qui ne permet pas non plus. Parce que tous ces trains-là, ça consomme aussi beaucoup d'énergie. Je vais vous donner l'exemple du RER Métropolitain. On a fait les études et on s'est aperçu que sur la partie qui nous intéresse ici, sur Bordeaux-Arcachon, enfin surtout entre Lamothe et Bordeaux, que les installations électriques ne permettaient plus de donner la puissance pour tous les trains qu'on voulait mettre. Parce que pour renforcer les TER, il faudrait déjà qu'on renforce les installations électriques. Pour les autoroutes ferroviaires, on s'aperçoit aussi que les tunnels, aujourd'hui, notamment on a un certain nombre de tunnels entre Angoulême et Bordeaux, ne sont pas au gabarit, donc il faut les mettre au gabarit. Il faut aussi faire ces travaux. Donc il y a un programme pour faire ces travaux. Les études sont en cours.

Je rappelle aussi que sur nos lignes on a des TER, des TGV, des trains de fret, qui sont tous des trains qui ne roulent pas à la même vitesse, qui ne s'arrêtent pas dans les mêmes gares, etc. Donc il faut aussi que l'infrastructure permette d'accueillir tous ces trains supplémentaires. Et aujourd'hui, l'infrastructure, non, ne peut pas accueillir tous ces trains. Il faudrait, pour mettre ces 9 000 poids lourds, faites le calcul, plus de 200 trains par jour. Donc je ne réponds pas tout à fait à la question, mais cela va se développer. Aujourd'hui, comme je le disais tout à l'heure, l'objectif c'est quand même de passer de 9 à 18 % de report modal sur le fret ferroviaire. C'est déjà une marche importante d'ici à 2030. Et 25 % d'ici à 2050. Donc ça va se faire petit à petit. Bien souvent, on a qu'une ligne ferroviaire. Donc il faut que tout passe dessus sur cette ligne.

Je vous donne l'exemple de Tours-Bordeaux, ce n'est pas si vieux que ça, 2017. En fait Tours-Bordeaux, maintenant il y a un certain nombre de voyageurs qui sont sur cette ligne à grande vitesse. Donc on a pu libérer des capacités sur la ligne Tours-Bordeaux historique, ce qui nous permet de développer du fret parce qu'en fait on a plus de sillons disponibles, donc on peut faire rouler plus de trains parce qu'une partie des voyageurs n'est plus sur cette ligne. Donc ça permet aussi de dégager des capacités pour pouvoir faire circuler plus de trains. Et je le rappelle, tous les trains ne roulent pas la même vitesse. Et même des trains qui roulent à la même vitesse, pour aller d'un point A à un point B, ils ne mettent pas forcément le même temps parce qu'il y en a qui vont s'arrêter dans toutes les gares, et puis il y en a d'autres qui ne vont pas s'arrêter dans toutes les gares. Donc même s'ils vont à la même vitesse, il y en a qui iront plus vite que d'autres. Donc bien souvent le train de fret, il lui faut des voies d'évitement. Aujourd'hui il existe des voies d'évitement, mais pas forcément suffisamment longues pour des trains de 700-750 m. Donc il faut aussi prolonger ces voies d'évitement, il faut avoir les emprises, il faut faire les travaux, etc. Et ces voies d'évitement permettent aux trains de fret de stationner et de laisser passer les trains plus rapides que lui, souvent les TGV, les Intercités, les TER, suivant où on se trouve sur la ligne.

Intervention du public

On pourrait faire passer les trains de fret la nuit.

Stéphane MORANCAIS (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Et les gens qui dorment à côté de la ligne, vous y pensez ? Alors il y a des trains qui roulent la nuit. Mais en plus, le réseau, on l'entretient. Alors sur notre ligne Bordeaux-Lamothe, SNCF, pour entretenir ces lignes, a ce qu'on appelle les plages de travaux. Les plages de travaux pour entretenir ces lignes-là, c'est 4 h 30 à 5 h suivant la section. C'est-à-dire que pendant 4 h 30 ou 5 h tous les jours, on ne peut pas faire passer de train. Donc ce sont des plages de travaux qui sont comme ça sur toute la ligne, et qui permettent à SNCF Réseau d'entretenir son réseau. Donc on a aussi des contraintes pour l'entretien et la maintenance de ces lignes : la signalisation, vérifier les rails, et cetera.

Intervention du public

Comment font les autres pays ?

Stéphane MORENCAIS (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

S'ils ont les infrastructures pour, ils peuvent le faire.

Intervention du public

Donc s'il y a les infrastructures, on peut le faire. Parce ce que vous êtes en train de dire "on étudie, on étudie...". Mais ce genre de solution, est-ce qu'elle est vraiment étudiée ?

Stéphane MORENCAIS (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Des projets, on en a. Il y a l'autoroute ferroviaire Cherbourg - Mouguerre qui devrait être mise en service en 2024. Donc là c'est déjà un projet avec des travaux qui sont en cours. Ce sera un aller-retour par jour, donc ça fait 84 poids lourds en moins, 42x2, si le train est plein, etc. Dans un premier temps c'est ça. Après peut-être qu'ils vont, si le service fonctionne bien, en faire plus. Mais pour l'instant on est plutôt sur un aller-retour. Il y a des autoroutes ferroviaires qui ont été faites entre Perpignan et le Luxembourg, qui ont déjà quelques années, et on est à quatre allers-retours par jour. Et là ce sont des trains qui sont un tout petit peu plus longs parce qu'ils ont les infrastructures qui leur permettent. Ce sont plutôt des trains autour de 800-850 mètres.

Intervention du public

Donc il n'y a pas de solution. On est en train de nous dire qu'on ne peut pas mettre tous les camions qui nous embêtent sur la route, sur les rails.

Stéphane MORANCAIS (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Vous avez aussi le transport fret conventionnel. Il y a eu le plan de relance fret, on en a bénéficié dans la région. On a pu rénover un certain nombre de lignes, ce qu'on appelle les capillaires fret. Ce sont juste des lignes qui sont utilisées par les trains de marchandises. En général, ça relie souvent une entreprise ou un silo à grain. Au-delà des capillaires fret, on a aussi rénové un certain nombre d'installations terminales embranchées (ITA). C'est ce qui permet à l'industriel de s'embrancher sur le réseau ferré national. Donc c'est ce type d'embranchement qu'on a financé avec un certain nombre d'opérations qu'on a financées. On a encore des opérations en cours, on va en faire une sur Bayonne. Aujourd'hui, ils inauguraient le lancement des travaux sur Niort-Parthenay où il y a des carrières. Là, ils chargent directement les trains dans la carrière et après une partie de ces trains va sur Bordeaux, une autre sur la région Île-de-France.

Donc oui, il existe des choses, mais pour l'instant on est encore loin de mettre tous les camions sur des trains. Aujourd'hui, on a aussi un mode de consommation qui fait qu'il y a beaucoup de transport de marchandises. Toute cette demande de marchandises, il faut la transporter.

Jean VEYRAT (animateur)

On prend ces deux questions, puis on passe à l'atelier.

Intervention du public

Je ne suis pas sûre d'être au bon endroit en fait. J'étais persuadée que c'était une réunion publique. Je ne connais pas les ateliers, je n'ai pas compris le principe. Je voulais juste savoir s'il y avait un besoin de cette autoroute. Parce qu'au niveau des bouchons, je suppose que si on agrandit une autoroute, c'est qu'il y a des bouchons parce qu'il y a trop de voitures. Je suis arrivée quand vous étiez en train de présenter. Mais sur la bifurcation qui sort de l'A63 pour aller vers Arcachon, les bouchons, depuis qu'ils ont fait la 2x2 voies, il n'y en a plus. Du coup, est-ce que ça concerne la sortie pour aller jusqu'à Arcachon, ou le projet s'arrête ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

La mise à 2x3 voies concerne l'A63. L'A660, reste à 2x2 voies. C'est juste une mise à niveau environnementale parce qu'actuellement il n'y a pas d'assainissement par exemple. Il y a l'assainissement tel qu'il était fait quand on construisait une route il y a 30 ans. Si vous avez vu les nouveaux échangeurs qui ont été construits, vous avez vu qu'on a fait pas mal de bassins d'assainissement dans les boucles des échangeurs. Là on a mis à niveau la partie environnementale. Ce qui est dans le projet du scénario deux, et pas du scénario trois, c'est la mise à niveau environnementale de cette même façon. Donc faire des bassins d'assainissement et des passages pour la petite faune s'il y en a besoin, et cetera. Mais il n'y a pas de mise à 2x3 voies de l'A660, parce qu'effectivement le trafic de l'A660 ne le nécessite pas. On a effectivement amélioré les choses en n'ayant plus ces ronds-points qui étaient problématiques en termes de circulation, même si j'imagine qu'il doit rester des problèmes l'été. Mais on ne dimensionne pas pour l'hyper pointe, ce qui est logique, on ne dimensionne rien pour l'hyper pointe.

Intervention du public

Si ce n'est pas concerné, pourquoi vous mettez un péage sur l'A660 ?

Jean VEYRAT (animateur)

Je vous propose qu'on traite ce point lors du débat. Je ne voudrais pas qu'on perde l'occasion de mener le travail en groupe.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Et je répondrai à votre question.

Intervention du public

Moi je suis aussi revenu pour la question du ferroutage, parce que j'étais aussi au Barp. Alors j'avoue que les réponses que j'ai entendues, il y en a quelques-unes qui me laissent un peu pantois. La première, il y a eu une très bonne question, c'est : la nuit il y a des sillons apparemment disponibles et on pourrait faire circuler des trains. Et on nous répond "la nuit, les gens dorment, il faut préserver leur sommeil". A contrario, est-ce que sur l'autoroute, parce qu'il y a des gens qui habitent à côté de l'autoroute, on ferme l'autoroute la nuit pour que les gens dorment ? J'ai vraiment le sentiment, quand j'entends cette réponse, que d'un côté on a envie de faire pour la route et quand il s'agit du train, de suite ce sont des herbes qui se mettent en place pour ne pas trouver de solutions. Il y a eu une autre très bonne question sur laquelle je n'ai pas entendu de réponse : comment font les autres pays ? Il y a des pays tels que la Suisse

ou l'Autriche qui ont beaucoup plus développé le ferroutage que chez nous. En Suisse, les camions ne peuvent pas traverser le Suisse. Moi, dans une vie antérieure, j'étais dans ces régions-là, j'ai vu comment ça s'est mis en place. Ça a réussi à se mettre en place. Là, j'entends des réponses, on ne me répond pas sur ces questions.

Et puis moi je rappelle, et là je m'adresse à la garante, moi je suis un conseiller municipal d'Europe Ecologie Les Verts. Et Europe Ecologie les Verts avait, quand ils avaient su qu'il y avait la concertation il y a plus d'un an, nous avons saisi à la fois le préfet, la DREAL, et on avait saisi la Commission nationale du débat public en disant "On ne peut pas, aujourd'hui, faire cette concertation sans avoir un volet important sur le ferroutage et sur l'étude du ferroutage". Et aujourd'hui, on s'aperçoit que dans le dossier qui nous est présenté, il y a une page ou deux sur les 100 pages, c'est-à-dire 1 ou 2 %. Mais cela représente à peu près, je pense, l'intérêt que l'on porte aujourd'hui au ferroutage, et quand on dit "la nuit les gens dorment, on ne peut pas faire passer de train". C'est-à-dire qu'il n'y a pas de volonté.

Donc moi je voudrais revenir, quand même, sur ce qu'a publié le Comité d'orientation des infrastructures. Le Comité d'orientation des infrastructures, vous savez, travaille pour évaluer un certain nombre de projets. Et l'ambition est beaucoup plus grande quand on regarde les documents du Comité d'orientation des infrastructures. En effet, ça traduit les chiffres de 9 à 18 % auquel on veut passer en 2030. Là, aujourd'hui, on nous présente un projet d'étude et de concertation dans lequel, moi je le dis à madame la garante, j'ai vraiment l'impression que la volonté de passer de 9 à 18 % en 2030 n'existe pas. Autant elle existe dans ce que je vois dans les documents du comité d'orientation. Autant là, il n'y a pas la volonté de dire... Je rappelle, au Barp, une des propositions que j'ai faites, alors je sais que ce n'est que 53 millions, que ça ne représente pas grand-chose dans le ferroviaire. Mais je disais, par exemple, les 53 millions qu'on veut utiliser pour, éventuellement, le scénario trois, est-ce qu'on ne pourrait pas déjà les flécher sur le ferroviaire ? Aujourd'hui, l'argent public est rare, donc il faut savoir faire des choix. Et donc pour moi, en fait, quand on voit qu'il y a 9 000 camions qui passent tous les jours... Aujourd'hui, le problème ce sont les camions sur l'A63, ce n'est pas les voitures. Le problème, ce sont principalement les camions, notamment quand vous rappelez qu'un camion, c'est 16m50, une voiture, c'est 5 m. Pratiquement, un camion, c'est trois voitures. Mais quand on sait que quand on a regardé les chiffres, en gros, c'est un sur deux et que les camions, en fait, représentent pratiquement la moitié, on arrive pratiquement... Le problème, ce sont les camions. Donc aujourd'hui, on nous apporte une réponse entre guillemets, adaptée éventuellement à des voitures sur l'autoroute, mais on ne traite pas la question des camions.

Moi, aujourd'hui, je suis très déçu. Je vous le dis aujourd'hui, je suis très déçu, monsieur, par les réponses que vous nous faites. Je voudrais plus d'ambition sur le ferroutage. Je voudrais retrouver le rapport du Comité d'orientation. Je voudrais vraiment que l'on se dise "il faut se

donner les moyens sur le ferroutage et il doit y avoir des solutions". Donc voilà, je suis très déçu. Aujourd'hui, on nous dit il n'y a que l'autoroute et ça, ce n'est pas satisfaisant. Et nous continuerons, nous, à porter le fait qu'il doive y avoir une vraie étude. La réponse de Monsieur n'est pas suffisante pour moi. Il doit y avoir, aujourd'hui, dans cette concertation, qu'il y ait de vrais experts, peut-être du Comité d'orientation des infrastructures, je ne sais pas, qui viennent nous parler, nous dire ce qu'on peut imaginer de faire au niveau du ferroutage. Éventuellement des expériences de Suisse, qu'ils nous expliquent aussi ce qui a été fait. Qu'on ait, dans ce débat, des éléments positifs aussi pour le ferroutage, et pas "excusez-moi, la nuit, les gens dorment, on ne peut pas faire passer les trains".

Jean VEYRAT (animateur)

Merci pour cette contribution. Je pense qu'on aura le débat après.

Stéphane MORANCAIS (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Quand on parle d'un aller-retour par jour pour ces autoroutes ferroviaires, forcément les trains roulent de nuit. On est bien d'accord. Cherbourg – Mouguerre, c'est un aller-retour. Mais Le Boulou - Bettembourg, c'est quatre allers-retours. Et ce sont des trajets qui durent 15 h donc forcément les trains roulent de nuit. Donc il ne faut pas dire que les trains ne roulent pas de nuit.

Intervention du public

C'est vous qui avez dit que les trains ne peuvent pas rouler de nuit parce que les gens dorment.

Stéphane MORENCAIS (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Non, je n'ai pas dit ça. J'ai dit que quand on parlait de 200 trains... Parce qu'un train de fret fait un peu plus de bruit qu'un poids lourd.

Intervention du public

Mais comment font-ils en Suisse ?

Stéphane MORANCAIS (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Ils ont des infrastructures qui permettent de faire circuler les trains. Et puis la Suisse, ce n'est pas la France. Tous les Espagnols sont obligés de passer par la France, et les Portugais aussi. Ou alors après c'est le bateau. En Suisse, il y a d'autres solutions.

Intervention du public

Pour aller en Autriche, il faut passer par la Suisse.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Ce n'est pas la même géographie.

Jean VEYRAT (animateur)

Monsieur, s'il vous plaît. On a eu deux ateliers qui se sont très bien passés hier et jeudi. On va passer au travail en groupe et ensuite on fera le débat qui va très bien se passer aussi, comme les deux autres jours.

Intervention du public

Si c'est comme ça, je m'en vais.

Jean VEYRAT (animateur)

Je vous propose qu'on passe au travail de groupe.

Intervention du public

C'est dommage qu'on ait une personne qui s'en aille.

Intervention du public

Honnêtement je veux bien qu'on travaille en groupe, mais j'aimerais avoir un dialogue avec des experts !

J'ai besoin d'un dialogue avec des experts. Aujourd'hui, je pose des questions et je n'ai pas de réponse. Sur le ferroutage, si je n'ai pas d'expert, avec qui je peux discuter ?

Jean VEYRAT (animateur)

Monsieur, si vous voulez, vous prenez un rendez-vous avec la DREAL et la garante, mais laissez l'atelier se dérouler . D'accord ?

Intervention du public

Simplement, je voudrais quand même vous dire, parce que j'ai aussi une autre vie antérieure, on parle aujourd'hui du ferroutage, mais on ne parle pas aussi des bateaux !

Il y avait un projet Bayonne - l'Angleterre qui permettait quand même aussi d'enlever des camions. Tout ça, ces projets-là, ils ne sont pas dans le dossier.

Marion JULIOT (garante de la CNDP)

C'est ce que je vous ai dit la dernière fois, l'idée c'est de les poser sur la table. Je n'étais pas aux deux derniers ateliers, mais le fluvial, ce n'est pas quelque chose qui est apparu dans les débats jusqu'à présent. Mais l'idée c'est bien ça : mettre sur la table les sujets dont on a besoin pour prendre la décision en connaissance de cause. Donc moi je vous invite à rester et à poursuivre, à mettre tous ces sujets sur la table. Et ensuite d'en débattre sur la deuxième partie de l'atelier.

Jean VEYRAT (animateur)

Faites vos propositions et on aura le débat ensuite autour de ces propositions.

Intervention du public

Aujourd'hui, moi, sur le ferroutage, mes demandes sont claires sur le ferroutage. Je voudrais entendre des experts nationaux qui viennent nous en parler en atelier de concertation. Des gens qui ont vraiment envie d'y aller, vraiment, dont c'est l'enjeu. Je voudrais entendre ça. Je voudrais entendre les Suisses qui nous disent comment ils y sont arrivés. Et encore une fois, on avait posé la question il y a un an, ce n'est pas nouveau. J'ai besoin d'être convaincu. Moi, j'ai besoin qu'on me dise, enfin je veux avoir des éléments plus positifs, simplement, plutôt que l'on me dise "la nuit on ne fait pas rouler les trains, ou exceptionnellement". Il faut y croire. La différence entre le possible et l'impossible, c'est la volonté. Aujourd'hui, je sens une volonté sur l'autoroute. Ça, c'est très clair. En gros, il y a 30 à 40 % du dossier pour le scénario deux, ça je sens la volonté. Par contre, sur le ferroutage, il n'y a qu'une seule page. Voilà, je suis désolé. Honnêtement, je veux bien discuter avec tout le monde, mais aujourd'hui, j'ai besoin de confronter des idées, d'avoir des experts.

Jean VEYRAT (animateur)

Allons-y. Une concertation, ce sont aussi les avis du grand public, des citoyens, de tout le monde, et pas seulement des experts. Donc je vous propose de venir à une table. Puisqu'on parle beaucoup des poids lourds, on peut même commencer par le sujet des poids lourds. Et puis ensuite, dans un petit moment, on passera aussi au sujet des véhicules légers.

[Temps de travail en groupe]

Restitution

Rapporteur

Alors là, sur une demi-heure, je pense que 95 % de notre temps a été le sujet du ferroutage. La conclusion c'est que le problème de l'A63, ce sont les camions. Donc effectivement le ferroutage. Alors on a entendu une version officielle donnant les inconvénients, des impossibilités techniques et économiques de cette solution. Là, on a parlé, alors je parle sous contrôle des gens qui étaient avec nous, il faut essayer parce que pour nous, c'était visiblement la seule solution. Je donne cela en vrac : pourquoi ne pas avoir étudié le blocage horaire des camions sur la rocade ? Une forte régulation en amont. Pour cela, il faut étudier le lieu de mise en place de ces camions au sud, voir où on les stationne, si on doit les faire partir par tranche. Effectivement, il y a un sujet qui a été abordé, cela pourrait être compliqué, car depuis des années, on réfléchit plutôt au travers d'une politique économique libérale plutôt qu'au travers d'une politique environnementale. C'est dire que la découverte de la difficulté environnementale est très récente.

Une autre solution, une proposition, c'était de développer le transport maritime. Pourquoi pas envisager des bateaux qui iraient de Bayonne, c'est ça ? Je ne sais plus ce qu'on disait. Même d'Espagne et du Pays basque, directement en Hollande. Parce qu'en écoutant les gens autour de la table, ce qui pose problème, ce sont vraiment tous ces camions qui ne font que transiter. Donc s'ils ne font que transiter, s'ils partent d'Espagne et qu'ils vont en Hollande par bateau, en tout cas ils ne transitent plus par Bordeaux. Voilà, je ne sais pas s'il y avait d'autres... Si j'ai oublié quelque chose.

Et donc que la conclusion c'est que, concernant l'élargissement, à part la première solution qui est de ne rien faire, les deux autres solutions n'obtiennent pas de suffrages très très importants. Voilà, c'est bien résumé ou pas ?

Intervention du public

J'ai une question à ce sujet, puisque vous aviez dit lors de la réunion au Barp qu'il y avait eu déjà... Vous aviez posé la question à des gens s'ils étaient prêts à payer pour faire le trajet. Ça a été fait quand ce sondage-là ?

Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

C'est une enquête de "préférence déclarée valeur du temps" qui a été faite par un bureau d'étude belge qui s'appelle Stratec, qui est venu sur Bordeaux. On a préparé le questionnaire en début d'année 2022 et il a été lancé en ligne en mars-avril 2022. Ça, ce sont des informations qu'on va bientôt mettre en ligne. Il y aura certainement le questionnaire, qui a été interrogé. C'est quelque chose qui a été envoyé par mail notamment. Et il y a 100 000 personnes qui ont été touchées, ciblées dans un premier temps, puis touchées. Le taux de réponse, je ne l'ai pas en tête, mais il était quand même assez conséquent et suffisant pour que l'étude soit jugée pertinente par le bureau d'études Stratec.

Jean VEYRAT (animateur)

Vous pouvez préciser sur quel périmètre géographique ?

Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

C'était forcément des gens qui étaient concernés par l'A63, donc c'est au moins Gironde. Mais il y a une partie des Landes aussi, c'est sûr.

Jean VEYRAT (animateur)

Par rapport à ces propositions ou d'autres propositions, est-ce qu'il y a des choses qui vous viennent en tête que vous souhaiteriez compléter ou au contraire mettre en avant ? On voit ici, des choses qu'on a déjà entendues dans les autres groupes : le ferroutage, la régulation horaire des poids lourds. Le transport maritime, on ne l'avait pas forcément entendu. Alors peut-être que c'est la proximité du bassin qui fait qu'on pense davantage au transport maritime que d'autres personnes. Mais en tout cas, c'est une proposition nouvelle que l'on a eue ce soir. Est-ce qu'il y a d'autres points que vous voulez soulever ?

Intervention du public

Une part des productions agricoles, notamment légumières, qui sont importées, qui peuvent peut-être être relocalisées. Ce serait de nature à diminuer le trafic routier ou le transport de marchandises en général.

Intervention du public

Juste une question. Il y a beaucoup de voies de chemin de fer dormantes. Ça coûte combien au kilomètre pour les réhabiliter ?

Stéphane MORENCAIS (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Pour donner des chiffres, ça va être compliqué. Mais ce que je peux vous dire, c'est qu'on avait fait un audit en 2016 sur le réseau ferroviaire en Nouvelle-Aquitaine sur l'ensemble des lignes. Depuis cet audit, il y a plusieurs lignes qui ont été fermées. Nexon - Brive par exemple. Alors là, c'est entre la Haute-Vienne et la Corrèze, une ligne qui a été fermée. On a Angoulême-Limoges qui est fermée sur la partie charentaise. Elle est encore ouverte sur Saillat - Limoges. Donc il y a un certain nombre de lignes qu'on a dû fermer pour raison de sécurité, parce que l'état de la ligne était trop dégradé. Vous savez comment ça se passe : la ligne se dégrade, SNCF Réseau met des limitations de vitesse. Puis au bout d'un moment, on ne peut pas faire rouler des trains à 10 km/h, donc on ferme la ligne et il n'y a plus de circulation.

Alors combien ça coûte ? Chaque ligne est différente parce que ça dépend s'il y a des ouvrages d'art, s'il y a des tunnels, et cetera. Je vais vous donner quelques chiffres quand même. Aujourd'hui, pour refaire Poitiers-Limoges, la régénération, on est entre 200 et 250 millions d'euros pour 130 kilomètres. Voilà pour vous donner quelques chiffres. On a refait Bergerac - Sarlat, c'était un petit peu moins de 100 millions d'euros de travaux. Mais en fait, chaque ligne est un peu différente. Parce que si vous avez beaucoup de passages à niveau, si vous avez beaucoup de tunnels à rénover, beaucoup d'ouvrages d'art... Et parfois un seul ouvrage d'art, c'est 20 ou 30 millions. Et c'est 300 mètres. Quand on parle d'une ligne qui va relier deux préfectures, on est à plus de 100 millions si on veut vraiment tout rénover. Et là je parle des lignes non électrifiées. Si elle est électrifiée, c'est encore plus encore. Il faut reprendre les caténaires, et cetera, et c'est encore plus cher. Une ligne électrifiée, c'est plus d'un million le kilomètre.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

J'ai une question pour Stéphane : ces lignes-là, elles étaient fermées ou c'étaient des lignes qui étaient utilisées et c'était juste un peu de la grosse maintenance ?

Stéphane MORANCAIS (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Non, les lignes que j'ai citées là, c'étaient des lignes qui étaient en circulation et qui ont été fermées. Angoulême-Limoges, en 2015, on roulait. Poitiers-Limoges, non, ça n'a jamais été fermé.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Voilà, c'est ce qu'on appellerait nous la grosse réparation en termes routier, le gros entretien.

Stéphane MORENCAIS (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Poitiers - Limoges, il y a eu un problème sur la ligne, des problèmes, parfois, d'effondrements de talus, des choses comme ça. Donc ça a été fermé quelques semaines le temps qu'ils fassent en urgence des travaux, mais qui n'étaient pas des travaux de régénération. C'était juste pour remettre en circulation les trains. Donc ça a été fermé pendant quelques semaines et ça arrive. Cambo - Saint-Jean-Pied-de-Port, régulièrement, dès qu'il y a des crues, il y a une partie de la ligne qui s'en va, donc forcément les trains ne peuvent plus passer. La ligne avait fermé quelques semaines le temps que SNCF Réseau fasse les travaux d'urgence. Elle n'est pas électrifiée. Toutes ces lignes régionales qui sont uniquement circulées par les TER, les trains régionaux, en général, elles ne sont pas électrifiées. On a vraiment que les grandes lignes d'électrifiées : Tours - Bordeaux, Bordeaux - Hendaye, Bordeaux - Toulouse, et puis Paris - Orléans - Limoges - Toulouse, voilà les grandes lignes.

Intervention du public

Et pour la route ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

C'est difficile parce que, déjà, ce dont tu parles, toi, c'est ce que nous on pourrait comparer à du gros entretien et pas du pas du neuf ou pas de l'élargissement. Alors du kilomètre d'autoroute neuf, je ne peux pas vous dire parce que ça fait un petit moment que je n'en ai pas fait à titre personnel, donc je n'ai pas en tête. En revanche, là, sur un élargissement, on est sur du 8 millions d'euros le kilomètre avec toutes les mesures environnementales. Sachant que, par exemple, sur la rocade, les mesures environnementales, l'assainissement revient à 16 % du montant des travaux, les protections acoustiques environ 12 %. Ce sont des chiffres que j'ai en tête. Donc ça veut dire qu'une part quand même très importante est consacrée à autre chose que la route. C'est très bien, ce n'est pas la question. Là, par exemple, j'ai un chiffre en Lot-et-Garonne assez récent, 1,6 km de 2x2 voies mais qui n'est pas de l'autoroute, c'est à dire 2x2 voies sans échangeur avec un giratoire de chaque côté, 12 millions pour 1,6 km. Un autre

exemple, on a une opération de 36 millions d'euros où on va faire 2 km de 2x2 voies, un giratoire, de gros terrassement, un petit peu d'ouvrage, notamment un ouvrage faune assez important. Et puis on a dedans 3 ou 4 millions de mesures en faveur de l'environnement également. Donc je dirais que ça dépend vraiment des lieux parce qu'on est dans une zone à assez sensible. C'est difficile de donner des coûts kilométriques. Voilà les chiffres que j'ai en tête là, comme ça, de mémoire. Après, je peux rechercher des ratios plus globaux à indiquer dans le verbatim. On pourra peut-être ajouter quelques ratios qu'on pourra trouver, ou même des exemples un peu plus précis si ça vous intéresse.

Intervention du public

Vous pouvez donner le coût kilométrique des travaux qui ont été faits entre Gujan et La Teste ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Mais là c'était des échangeurs en fait.

Intervention du public

Il y a eu un doublement.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Oui, mais c'était un doublement, ce n'était pas du neuf. Ça faisait en tout 53 millions avec les deux échangeurs et le doublement de la section. C'est quelque chose qui est plutôt comparable avec ce que je vous donnais comme exemple. Je pense que le marché de la section courante, ça doit être 8 millions, et le marché des échangeurs, c'est le reste. Le ratio à garder, c'est ce que je vous ai donné pour le Lot-et-Garonne : 1,5 km de 2x2 voies avec l'adaptation des giratoires existant à chaque bout, on les a juste agrandis, 12 millions d'euros pour les études et les travaux. Et sur ce coup-là, ce n'était pas une zone sensible. On avait très très peu de mesures environnementales et juste une protection acoustique parce qu'il n'y avait pas beaucoup d'habitations. Donc ça donne une idée du ratio. Et ce n'est pas de l'autoroutier, mais bon, c'est de la 2x2 voies quand même.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Je précise, au passage, que là on parle du coût des travaux. On peut aussi parler, quand on parle de mobilité, des coûts de mobilité et des coûts des différentes formes de mobilité. C'est aussi intéressant par rapport à l'atelier de ce soir.

Intervention du public

Si on part sur le projet 2, ça fait combien de temps de travaux ? Concrètement, l'autoroute, aujourd'hui, elle est à deux voies, on ne va être que sur une voie ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Non, on n'est pas que sur une voie. De toute façon, pendant les travaux sur le réseau, on impose comme sur la rocade. Sur la mise à 2x3 voies de la rocade, on n'a jamais été à une voie, on a toujours été à deux voies, vitesse réduite à 70 km/h, mais on a toujours gardé 2x2 voies. Et si jamais d'aventure c'est moi qui devais rédiger les contraintes techniques du contrat de concession, voire, si c'est en scénario 3, les contraintes du marché, on ferait comme sur la rocade. Sur la rocade, on a renforcé la bande d'arrêt d'urgence. Alors il y a quelques nuits où on est obligé de fermer. On renforce la bande d'arrêt d'urgence pour qu'elle puisse supporter le trafic des poids lourds. Et après on roule sur deux voies réduites : on roule sur la bande d'arrêt d'urgence et sur la voie d'à côté. On travaille à gauche, dans le terre-plein central (TPC) des deux côtés. Donc on fait tout ça de manière symétrique. Ensuite, quand on a fini ça, on revient finir ce qu'on a fait dans le TPC. Puis après, ça va arriver bientôt sur la rocade, on enlève tout. On ferme, sur la rocade c'est le week-end, et on fait toute la couche de roulement. Sur l'A63, techniquement, ça ne me semble pas compliqué de maintenir deux voies réduites comme l'a fait Atlandes à l'époque où ils avaient fait des travaux. La plupart du temps il y avait deux voies en largeur réduite pendant la durée des travaux, sauf période spécifique de nuit. Je pense que ce sont des contraintes qu'on imposerait compte tenu du caractère très structurant de l'axe. Ce n'est pas le projet qui, en chantier, me semble le plus compliqué sur l'agglomération.

Intervention du public

Et la durée des travaux ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

La durée des travaux, on a deux ans et quelques. Mais après c'est ce qu'on estime, nous, comme durée des travaux. On a eu, des fois, des bonnes surprises, des entreprises qui avaient de meilleures idées que ce qu'on pouvait avoir, nous, pour faire des travaux plus rapidement. Mais en gros, on estime à deux ans et demi les travaux.

Intervention du public

Deux ans et demi pour faire 35 km ? En Chine ils feraient ça en une semaine.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Ils n'ont peut-être pas le même droit du travail... L'idée c'est quand même d'essayer de provoquer le moins de perturbations possible, maintenir à 2x2 voies. Après, on ne fait pas d'omelette, on ne fait pas d'omelette. Ce que je veux dire, c'est que les chantiers, c'est toujours un peu compliqué. Mais ce n'est pas le plus compliqué.

Intervention du public

Vous pouvez répondre à la question que j'avais posée concernant le péage sur l'A660 avant l'atelier ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Je m'en souviens très bien. Effectivement, les travaux sur l'A660 sont d'un montant relativement faible puisque ce sont des travaux uniquement de mise à niveau environnementale. Donc en gros, c'est 26 millions d'euros TTC, quelque chose comme ça. Donc en fait on a regardé, et le coup du péage est prévu pour être adapté au fait qu'on fasse peu de travaux, donc très faible. On est en train de regarder, compte tenu de la faiblesse de ce coût de péage dont on pourrait même se dire que sur l'A660, ça ferait un péage de 0,032 € du kilomètre. Sur l'A63, ce serait 0,04 €, et l'autre ça ferait 0,032 €. Donc ça fait un péage qui est extrêmement faible au kilomètre. On peut même s'interroger si le coût de sa perception, même avec un système en free flow et des portiques, serait intéressant.

Monsieur le préfet l'avait évoqué à une réunion devant les élus le 21 février, on va faire remonter à notre administration centrale cette question : est-ce qu'il ne serait pas possible d'avoir la gratuité sur la partie A660 compte tenu du faible montant des travaux et du faible péage qui entraîneraient un coût de perception dont on peut se dire qu'il pourrait être prohibitif par rapport à ce que ça rapporte ? Par contre, ça ne veut pas dire que l'A660 sortirait de la concession parce qu'on ne pourrait pas garder un bout de réseau routier, si c'était le scénario deux qui était choisi et qu'on a la concession, on ne peut pas garder un bout de réseau routier orphelin comme ça, tout seul, à exploiter pour l'État. Donc il serait intégré à la concession, mais sans perception de péage. Ce n'est pas encore acté officiellement, mais ça va être remonté et c'est franchement quelque chose qui nous semble défendable juridiquement. Donc on verra après ce qu'il en ressort. Voilà.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions ? On a beaucoup dévié sur les questions financières, mais encore une fois, les questions de coût de la mobilité sont forcément très liées.

Parce que quand on parle de mobilité, la question c'est "comment on fait" et aussi "combien ça coûte". S'il n'y a pas plus d'intervention, vous souhaitez répondre à quelques points évoqués dans les ateliers ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Le ferroutage, on en a effectivement parlé. La régulation horaire des péages : il y a deux choses pour moi là-dedans. Il y a l'interdiction des PL en transit aux heures de pointe et il y a la modulation tarifaire qu'on peut faire. Ce sont deux choses un petit peu différentes : l'interdiction des PL en transit, c'est quelque chose qui a été regardé, qui est très compliqué à mettre en œuvre. D'abord, on est sur un itinéraire international, on a des difficultés à interdire le trafic sur cet itinéraire, à entraver la libre circulation des marchandises et des personnes sur cet itinéraire. Ensuite, on a un autre sujet qui est un sujet technique, mais vous l'avez évoqué tout à l'heure, c'est le volume des aires de stockage qu'il faudrait avoir pour stocker les poids lourds qu'on arrêterait à l'heure de pointe, dans la mesure notamment où ce n'est jamais facile d'aller mettre une aire de poids lourds. Ce n'est pas facile de construire une route, mais alors construire une aire de poids lourds, vous pouvez être sûrs que personne n'en veut à côté : c'est gros, ça fait du bruit, surtout si on a des poids lourds qui continuent de tourner pour les produits périssables. Bon à la limite, ceux-là, on pourrait continuer à les faire circuler. Et comment on sait qui est en transit, qui n'est pas en transit ? Et comment on fait respecter ? Ça veut dire des forces de l'ordre pour faire respecter. Et surtout, comment on remet tout ce monde, parce que ça en fait énormément, dans le trafic au même moment ? Et là on se heurte à un problème de sécurité : ça ferait des trains de poids lourds encore plus importants que ceux qu'on peut voir actuellement. Donc c'est un sujet qu'on a regardé, mais qui est vraiment très difficile à mettre en œuvre avec ces contraintes-là.

L'autre sujet, c'est la modulation tarifaire. Par exemple au péage de Saugnacq-et-Muret, une grande partie des camions qui passent à ce péage-là, quelques heures après, on va dire 1 h après, trois quarts d'heure après, ils sont sur la rocade. Donc on pourrait leur mettre un surpéage à ce moment-là et on baisse le péage le reste du temps, parce qu'il faut faire ça à l'équilibre de la concession déjà signée, pour essayer de les inciter à décaler leurs horaires. Ça, il y a des concertations qui ont eu lieu l'année dernière et qui n'ont pas encore abouti et qui vont reprendre cette année. Mais c'est un sujet qui est un petit peu compliqué. Et ce que nous ont fait remarquer les transporteurs, vous pourrez aller regarder dans une étude qui a été faite par l'équipe de Fabienne Bogiatto. Ça s'appelle l'étude LAPI, on l'a mise sur le site. On le voit très bien : déjà, naturellement, il y a beaucoup moins de poids lourds en transit sur la rocade et sur l'A63 aux heures de pointe, parce que naturellement ils ne vont pas se mettre dans ce borborygme. Et les poids lourds qui sont à cette heure-là, ce sont beaucoup de poids lourds en échange

avec l'agglomération, qui viennent pour nourrir l'agglomération ou qui viennent pour alimenter en colis l'agglomération. Ils ont des contraintes par leurs commanditaires qui sont "vous devez arriver à cette heure-là". Et donc eux, quelque part, ils sont captifs pour achalander l'agglomération. Et en plus ce sont des locaux. Donc c'est pour ça que toutes ces concertations sont un petit peu compliquées. Ce sont des choses auxquelles on réfléchit, mais qui ne sont pas forcément simples à mettre en œuvre, même si ça peut sembler être de bonnes idées.

Intervention du public

J'ai des doutes sur la légalité de faire payer en fonction des heures.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors si, il y a des possibilités ; c'est assez compliqué, parce qu'en fait ça permet de limiter la congestion qui permet de limiter la pollution. C'est pour limiter la pollution qu'il est possible, au niveau européen, de faire ça. Mais c'est limité. Les plages horaires, c'est 5 h, de mémoire. Et la différence entre le plus et le moins est hyper cadrée. Donc ce sont des choses qui sont vraiment très très limitées et très cadrées. Et en plus il y a le droit du contrat de concession qui se rajoute, c'est-à-dire que ça doit être à équilibre constant pour le concessionnaire. Il ne faut pas que le concessionnaire gagne plus d'argent, mais il ne faut pas non plus, il a signé un contrat, qu'il soit perdant. Ce sont des choses qui sont très compliquées. Mais c'est oui, c'est possible.

Jean VEYRAT (animateur)

Il y avait aussi, parmi les propositions, le transport maritime. C'est encore un sujet très particulier, mais je pense que monsieur Morançais pourra donner quelques petits exemples, même s'il en est un peu moins spécialiste que du ferroviaire.

Stéphane MORANCAIS (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Le transport maritime, moi, je ne suis pas du tout un spécialiste. Mais je sais qu'il y a les grands axes maritimes, l'Asie. On ne part pas de Bayonne... C'est vrai que dans la région, on a la chance d'avoir quelques grands ports quand même. On a celui de La Rochelle, on a Bordeaux, on a Bayonne, Rochefort-Tonnay-Charente aussi. Donc on a quand même quelques grands ports maritimes. En France, on n'est pas les champions. Les Espagnols, et puis je ne parle pas des Allemands et des Hollandais qui sont bien plus forts que nous. Donc le transport maritime, oui, pourquoi pas développer le transport maritime...

Ici, ce serait plus du transport de cabotage en fait, on ne serait pas sur de grands axes maritimes. Il faut savoir qu'aujourd'hui, par exemple, on a beaucoup de cognac. Le cognac, il ne part ni de Bordeaux ni de La Rochelle. Le cognac, il monte au Havre parce que la route maritime pour aller en Asie, c'est Le Havre. Alors qu'on a quand même de grands ports chez nous. Alors, je suis désolé, je ne suis pas un spécialiste du domaine.

Jean VEYRAT (animateur)

Une des propositions qui a été faite, c'était "Est-ce que les camions ne pourraient pas complètement court-circuiter la France sans passer par les ports français, en allant directement de l'Espagne à l'Allemagne par exemple ?

Stéphane MORANCAIS (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Je pense que ça se fait déjà, il y a des autoroutes de la mer, ça existe. Mais après, je ne suis pas un spécialiste, donc je ne peux pas vous donner des chiffres précis. Mais je sais que ça existe. En Espagne, en fait, les ports ont plutôt eu tendance à avoir une bonne croissance ces dernières années bien meilleure que nos ports français.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Dernier point, je ne sais pas qui pourrait apporter des éléments sur la relocalisation des productions. Peut-être aussi des emplois, d'ailleurs. Le point a été un peu abordé hier.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Je pense que c'est un sujet qui est tellement large... Mais on ne peut que souscrire et tous s'inscrire dans un changement des modes de consommation pour consommer plus local, de façon à obliger à produire plus local. C'est vrai, c'est une bonne idée et on devrait commencer par-là, sur certains changements de comportements plus globaux. Mais là, nous on est tout petit par rapport à ça.

Jean VEYRAT (animateur)

Il n'y a pas eu de propositions sur les véhicules légers, elles étaient toutes portées sur le transport de marchandises ?

Intervention du public

Il y a le covoiturage, on en a parlé. Il y a l'amélioration des transports en commun, que ce soit ferroviaire ou routier, en créant une solution pour la troisième voie de l'autoroute. Créer des couloirs réservés.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors dans les deux scénarios de mise à 2x3 voies, effectivement, il y a un projet de voies réservées, ce qu'on appelle voies réservées aux véhicules à fort taux d'occupation "VR2+" : covoitureurs, transports en commun, taxi. Une voie dont la longueur serait encore à déterminer parce que suivant si c'est 7 km dans le scénario trois ou la totalité, déjà ce n'est pas la même chose. Et ensuite, pour qu'une voie comme ça fonctionne, il faut vérifier jusqu'à quelle longueur elle est opportune. Et ce sont des voies avec de la signalisation dynamique. Donc aux heures où on a besoin qu'elles soient réservées, elles sont réservées et aux heures où ça roule bien et où tout le monde peut rouler de la même façon sans perdre de temps, elle est banalisée. Ensuite, pour le covoiturage, Fabienne a aussi des choses à indiquer, qui peuvent être intéressantes parce qu'on ne le sait pas toujours.

Fabienne BOGIATTO (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Le covoiturage, oui, c'est une très bonne piste de travail. Souvent, on nous dit "moi je ne peux pas covoiturer parce que je dois amener les enfants à l'école, parce que je n'ai pas les mêmes horaires, etc.". Et le discours qu'on tient, c'est qu'on ne demande pas forcément aux gens de covoiturer 5j/5 pour aller au travail, mais ne serait-ce que d'essayer une fois. Il y en a qui ont essayé et qui n'ont plus laissé tomber. En sachant que pour le covoiturage, on est sur un territoire où il y a des aires de covoiturage. Certaines sont déjà saturées, donc ça montre que ça fonctionne. Il y a une réflexion à avoir aussi pour continuer de réfléchir à l'implantation de ces aires de covoiturage qui peuvent être aussi des espaces réservés. Par exemple, les zones commerciales peuvent proposer des espaces réservés aux covoitureurs. Ça se fait. C'est une discussion à avoir entre l'autorité organisatrice de la mobilité et le gestionnaire du centre commercial.

En tout cas, côté État, on encourage vivement, fortement cette solution de mobilité. Il y a un plan national de covoiturage qui a été présenté en fin d'année dernière. Et dans le cadre des financements de l'État, dans le cadre du Fonds vert, l'État va accompagner financièrement des collectivités qui ont des projets d'aires de covoiturage, de voies réservées ou de lignes de covoiturage. Il va également accompagner les collectivités qui ont une politique de covoiturage. Dès lors qu'une autorité organisatrice de la mobilité subventionne les covoitureurs, pour 1 € mis par la collectivité, l'État pourra apporter 1 € également.

Et puis il y a un autre acteur qu'on oublie souvent dans tout ce dispositif et sa chaîne de mobilité, ce sont les employeurs qui ont aussi un rôle à jouer, notamment pour les déplacements domicile-travail de leurs salariés. Il faut savoir que depuis quatre ans, les entreprises de plus de 50 salariés sur un même site, qui sont sur un périmètre d'une autorité organisatrice de la mobilité, ont l'obligation d'intégrer le sujet de la mobilité domicile-travail de leurs salariés dans leur négociation annuelle obligatoire. C'est une obligation, ça fait partie maintenant des sujets abordés dans le cadre des conditions de travail / qualité de vie au travail. Si elles ne le font pas, si, entre les dirigeants d'entreprise et les représentants des salariés, il n'y a pas d'accord, ces entreprises-là ont l'obligation de travailler sur un plan de mobilité employeur, et notamment de le livrer à l'autorité organisatrice de la mobilité. Il faut savoir que les entreprises de plus de neuf salariés, elles financent la mobilité puisqu'on leur prélève le versement mobilité. Et donc ces employeurs, et en particulier les employeurs privés, peuvent aussi aider financièrement leurs salariés. Elles peuvent aller jusqu'à 800 € par an et par salarié pour permettre au salarié soit de se déplacer en covoiturage, soit de se déplacer en vélo si les distances le permettent. Et tout ça cumulé avec la possibilité de financer l'abonnement de transports collectifs. C'est cumulable.

Donc financièrement, il y a quand même des propositions qui sont apportées aux salariés pour essayer d'utiliser autre chose que la voiture solo. Je sais qu'il y a des entreprises, également, qui mettent à disposition leur propre flotte de véhicules aux salariés pour leur permettre de rentrer chez eux le soir en covoiturant et de revenir le matin au travail en covoiturant. C'est-à-dire que le soir, il y a un salarié qui prend la voiture de l'entreprise, qui ramène ses trois collègues chez eux et qui, le matin, fait le trajet inverse. Donc ça, c'est possible, il y a des entreprises qui le font. Sur le covoiturage, il y a quand même des pistes.

Et dernière chose : on parlait du versement mobilité prélevé auprès des employeurs. Il faut savoir que la loi d'orientation des mobilités oblige, la seule obligation qui est attendue des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)... Alors, sur votre territoire, il y a Bordeaux Métropole qui est AOM, il y a la Cobas, la Coban, il y a la Communauté de communes Jalles Eau Bourde qui a pris la compétence, Val de l'Eyre c'est la région qui est autorité organisatrice de la mobilité. Et il faut savoir qu'en fait, ces AOM ont l'obligation de mettre en place des comités de partenaires et de les réunir au moins une fois par an. Et ces comités de partenaires, ce sont des représentants des employeurs et des représentants des habitants du territoire ou des usagers des transports. Au moins ces deux entités, ces deux représentants. Et après il peut y avoir d'autres acteurs : le Département en tant que gestionnaire, etc. L'AOM vient d'abord entendre et écouter les besoins du territoire en termes de mobilité, les difficultés rencontrées par des entreprises pour recruter, parce que leur zone d'activité est mal desservie, ou les habitants n'ont pas d'autre moyen que de se déplacer en voiture solo. Et l'AOM est là pour expliquer ce qu'elle propose de mettre en place.

Le réseau de transport et les solutions de mobilité, ce n'est pas quelque chose de figé. Il doit évoluer aussi en fonction des besoins. On ne mettra jamais un transport collectif devant la porte de chaque habitant, c'est clair. Mais l'idée, c'est vraiment de jouer sur l'ensemble des modes, d'encourager les solutions partagées lorsqu'elles sont possibles : le covoiturage, l'autopartage, le transport à la demande. Hier, par exemple, à Belin-Béliet, il y a une personne qui est intervenue en disant que sur leur territoire, il y avait le dispositif Rézo Pouce. C'est du covoiturage spontané, mais qui est organisé et ça fonctionne. Alors ça fonctionne sur un territoire. Je sais que dans les Landes, le transport à la demande fonctionne très bien au pays d'Orthe et Arrigans, vers Peyrehorade. Le territoire d'à côté, ça ne fonctionne pas. Il y a un problème de communication, d'information auprès des habitants, de toutes ces solutions. Mais pour les voyageurs, pour les déplacements de personnes, il y a une multitude de solutions. On trouvera toujours quelqu'un qui nous dira "mais moi je ne peux pas faire autrement qu'avec ma voiture solo". On sait très bien que la voiture individuelle, ça restera quand même le mode principal sur certains territoires. Mais il faut quand même apporter des solutions autres.

Intervention du public

Je sors du covoiturage. Non, je n'en sors pas d'ailleurs, vous allez voir. Il y a une solution qui n'a peut-être pas été très étudiée encore, je ne sais pas. C'est l'idée d'avoir un bus à au niveau de service qui utilise, pour le coup, l'A63 élargie avec des voies réservées à l'arrivée dans l'agglomération bordelaise, et qui récupère des gens d'aires de covoiturage qui sont aux échangeurs de l'autoroute. Ce n'est pas très compliqué ça.

Fabienne BOGIATTO (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors il y a un autre acteur. En tout cas en Nouvelle-Aquitaine, on a un autre acteur qu'on ne retrouve pas dans d'autres régions françaises en dehors des Hauts-de-France, c'est un syndicat mixte qui s'appelle Nouvelle Aquitaine Mobilités. Je ne sais pas si vous le connaissez. Je vous invite à aller sur leur site internet, vous tapez "Nouvelle-Aquitaine Mobilité", NAM. Ce syndicat a été créé en juillet 2018 et il réunit toutes les autorités organisatrices de la mobilité de la région, y compris le Conseil Régional. D'ailleurs, c'est monsieur Lagrave, le vice-président en charge des transports au Conseil régional, qui est le président de cette entité. Alors ce syndicat, il n'est pas autorité organisatrice, il n'organisera rien. Sauf qu'il a une charge, quand même, de travailler à la coordination des réseaux de transport, à l'interconnexion des réseaux, l'intermodalité, etc., travailler sur la billettique et la tarification. Je vous invite à aller sur leur site parce qu'ils expliquent en fait tout ce qu'ils font. L'outil Modalis peut vous dire comment vous rendre de Mios à Libourne.

Vous évoquiez les cars. Justement, Nouvelle-Aquitaine Mobilités est en train de mener des études, notamment sur le périmètre girondin. Et il y a des corridors routiers qui ont été identifiés sur la base des besoins de déplacement des flux domicile-travail, notamment à partir des données INSEE, etc. Et sur ces corridors-là, il y a des études qui sont menées, ou qui vont l'être, sur le potentiel de covoiturage et sur la possibilité de mettre ce qu'on appelle des cars express. Donc les réflexions sont en cours. À titre d'exemple, il y a une ligne de cars express entre Créon et Bordeaux qui existe, qui fonctionne, qui a du succès. Il y a une réflexion sur un car express entre Blaye et Bordeaux. Là, ils sont en train de finaliser les itinéraires, avec notamment des possibilités d'aller chercher les gens sur des aires de covoiturage. Et il y aura, je sais que c'est prévu, une étude sur un car express entre le bassin d'Arcachon et la ceinture ouest de la métropole. Donc je vous invite à aller sur leur site où ils expliquent ces études. Il y a des études multimodales qui ont été menées sur la Gironde et le Lot-et-Garonne.

Intervention du public

Si je veux aller à Libourne, je me paye la rocade.

Fabienne BOGIATTO (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Là, sur le site Modalis, vous aurez aussi des propositions pour prendre le train. Il y a le RER métropolitain aussi, qui viendra juste qu'à Arcachon.

Stéphane MORANCAIS (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

On aura une ligne Arcachon - Libourne en RER métropolitain.

Intervention du public

[Inaudible]

Stéphane MORENCAIS (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Tous ces trains, l'objectif c'est de les cadencer à la demi-heure en heure de pointe, et après, à plus long terme, au quart d'heure.

Intervention du public

Je voulais rajouter quelque chose sur les trains justement. On a évoqué aussi la fameuse troisième voie ferrée qui va se faire, vous m'avez dit, entre Bordeaux et Toulouse ?

Stéphane MORENCAIS (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Les aménagements au sud de Bordeaux pour accueillir la ligne nouvelle "GPSO".

Intervention du public

Parce que sur le Bordeaux - Arcachon, c'est vrai que c'est à deux voies, une voie montante, une voie descendante. C'est une ligne très ancienne qui date de 1937. Elle a été électrifiée en 1937. On parlait tout à l'heure de l'augmentation du fret, et cetera, d'augmenter le trafic sur cette ligne. En plus, il y a un projet d'atelier TGV à Croix d'Hins. C'est un projet immense, cet atelier TGV. Donc cela va augmenter encore le trafic de la ligne. Et est-ce que ce ne serait pas une occasion, justement, d'essayer de voir si à certains endroits on pouvait rajouter une autre troisième voie ferrée ? Ce qui permettrait aussi d'augmenter beaucoup plus le cadencement entre les trains. Parce que les trains, ils sont saturés. Quand on monte dans les trains... Bon, c'est vrai que c'est bien ce qu'on fait actuellement. Moi j'ai connu des trains en 1980, c'était moins cadencé...

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. On n'avait pas encore entendu la troisième voie, mais c'est que ça mérite d'être étudié et de voir quelles réponses pourraient être apportées. Il faut voir la faisabilité technique, tout à fait. On va le noter parmi les propositions : troisième voie ferroviaire entre Bordeaux et Arcachon. Je vais donc laisser madame Juliot conclure. Et pendant ce temps, on va afficher le programme des dernières réunions à l'écran.

Marion JULIOT (garante de la CNDP)

Alors on finit, là, les quatre sessions d'atelier et il reste encore, on est le 14 mars, un mois et demi de concertation. Donc vous avez toujours la possibilité de laisser une contribution sur le site internet. Et surtout, on vous invite à revenir sur les deux dernières réunions publiques. Alors, il y a aussi des débats mobiles le 1^{er} avril à Salles et sur l'aire d'autoroute. Donc vous pouvez aussi nous retrouver là si vous avez des choses à nous dire, on sera là le samedi. Non, ce n'est pas une blague. Et sinon, vous avez aussi la possibilité de revenir en réunion publique, le 4 avril à Salles et le 25 avril à La Teste. Ces réunions seront des réunions de clôture où l'idée, c'est de faire aussi état de tout ce qu'on a pu entendre pendant la concertation. Pour autant, je le précise là, ce ne sont pas non plus des réunions de réponse de la maîtrise d'ouvrage, mais c'est plutôt pour faire état de ce qu'on a entendu, et aussi de ce qui est à mettre au débat pour la suite de la concertation. Donc, on vous invite à revenir et à en parler autour de vous pour compléter aussi ces moments de réunion publique.