



Concertation préalable du public

Verbatim de la réunion publique de Biganos

Mardi 31 janvier 2023



50 personnes ont assisté à la première réunion publique de la concertation sur le projet de poursuite d'aménagement de l'A63/A660 qui s'est déroulée à Biganos le 31 janvier 2023. Il s'y est ajouté environ 10 personnes connectées à Zoom ou YouTube, et pouvant intervenir à distance. La réunion s'est déroulée en présence des garantes de la concertation, Madame Juliot et Madame Thenet, ainsi que du sous-préfet d'Arcachon, Monsieur Ronan Leautic. La DREAL de Nouvelle-Aquitaine était représentée par Michel Duzelier, Béatrice Panconi et Cyril Edmond.

Introduction

Jean VEYRAT (animateur)

Bonsoir à tous, je vous invite à vous asseoir. Nous allons commencer la réunion. Il est 18 h 30. Je suis Jean Veyrat. Je vais animer cette réunion. Nous sommes à Biganos. Merci à la mairie de Biganos de nous accueillir. Monsieur Bonnet, premier adjoint, va avoir quelques mots d'accueil pour le public.

Jean-Marie BONNET (premier adjoint au Maire de Biganos)

Bonsoir à tout le monde. Bonsoir Messieurs, Mesdames les Maires, Monsieur le sous-préfet, Enchanté. Bienvenue dans cette salle de Biganos. Et vous voudrez bien excuser Monsieur Lafon qui est en conseil communautaire ce soir, qui aurait bien voulu être là, mais il a demandé que vous l'excusiez. Bienvenue et bonne soirée pour cette réunion de concertation et je passe immédiatement la parole à Monsieur le sous-préfet.

Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)

Merci Monsieur Bonnet pour vos mots d'accueil et la mise à disposition de cette salle. Merci beaucoup. Elle nous permet, dans d'excellentes conditions, d'engager et d'initier une de ces réunions autour du lancement de la concertation de l'autoroute A63. Mesdames et Messieurs les élus présents en nombre ici et que je tiens à saluer bien chaleureusement, mais également tout aussi chaleureusement celles et ceux d'entre vous qui sont venus nombreux ce soir pour cette concertation. Elle est évidemment importante et quand il y a du monde, et bien c'est toujours plus intéressant. En sachant qu'il y a, mais ce sera précisé par notre animateur tout à l'heure, du présentiel et du et du distanciel, mais toutes les modalités vous seront précisées tout à l'heure. Donc c'est évidemment le lancement avec cette première réunion autour de la concertation sur la A63, sur le projet de mise à 2x3 voies de l'A63 en Gironde. Alors, je représente ce soir Monsieur le préfet qui a pris ses fonctions hier et qui n'a pas pu être présent parmi nous et qui me charge de le représenter.

Ce projet de poursuite, comme vous le savez, de l'aménagement de l'A63 et de l'A660, concerne une section de 35 kilomètres en Gironde, entre la rocade bordelaise et la section concédée à Atlandes, donc autour de l'échangeur 21 à Salles, ainsi que l'A660 en direction d'Arcachon. Il s'agit d'une section à 2x2 voies, alors que l'A63, comme vous le savez, est à 2x3 voies sur le reste de l'itinéraire. Comme vous le savez, c'est un axe très emprunté, ce qui justifie d'envisager aujourd'hui son aménagement. Ce projet d'aménagement présente de forts enjeux, en termes de mobilité notamment. Et le projet vise à répondre à des enjeux essentiels

améliorer la fluidité, bien entendu, et le fonctionnement de l'itinéraire, améliorer les conditions de sécurité, mais également garantir une meilleure intégration de l'infrastructure dans l'environnement pour mieux protéger le cadre de vie aux abords de cette infrastructure majeure.

La concertation avec le public est une étape primordiale pour présenter ce projet de mise à 2x3 voies et les différents scénarios qui sont proposés à la concertation et qui vous seront évidemment présentés tout à l'heure. Cette concertation fait suite à la saisine de la Commission nationale du débat public, la CNDP, en février 2022, et permettez-moi à cette occasion, de saluer Madame Juliot et Madame Thenet, qui sont les garantes de cette concertation et que je tiens évidemment à saluer également bien chaleureusement, et qui, tout à l'heure, nous expliqueront dans quel cadre la CNDP intervient au cours de cette concertation. Mais je souhaite vous dire dès à présent, et c'est extrêmement important en termes de méthodologie et nous serons évidemment très attentifs à cela, c'est de débattre de manière ouverte. Je n'ai pas beaucoup d'inquiétudes sur la nature des échanges et le fait que les débats soient très ouverts. C'est un arrondissement que j'apprécie, j'en connais maintenant correctement, je pense, les élus et puis l'ensemble de la population qui est très attachée à leur territoire. Et je ne doute pas un seul instant que les échanges et les débats seront nombreux et nourris. Et tant mieux. C'est aussi cela l'objet de la concertation de la concertation publique.

Cela me permet d'insister d'ailleurs sur ce point. Les trois scénarios qui vous seront exposés correspondent à trois approches différentes, mais réalistes. Cela n'exclut évidemment pas, et c'est extrêmement important pour moi de le souligner, d'autres solutions, d'autres propositions qui pourraient émerger des échanges et des débats. Bien au contraire, nous faisons confiance évidemment à l'intelligence collective. C'est pour ça que je vous invite à vous exprimer le plus clairement et le plus simplement possible. Tout a été d'ailleurs organisé comme cela et on vous déclinera tout à l'heure les modalités qui vous permettront évidemment de vous exprimer en tous points et de la manière dont vous le souhaitez. Tous les avis, toutes les propositions seront consignés et étudiés. Cette concertation doit être l'occasion de questionner d'ailleurs les besoins, les différentes formes, les contraintes de mobilité sur ce territoire et pour tous les acteurs, que ce soit pour les habitants des zones desservies, les professionnels ou tous celles et ceux qui sont amenés à emprunter ces voies.

À Biganos ce soir, merci à nouveau à Monsieur le Maire, et à travers lui évidemment, Monsieur Bonnet, qui nous accueille ce soir, c'est le lancement de la concertation, la première réunion. Il y en aura cinq au cours de ces trois prochains mois. À titre d'information, le 21 février à Gradignan, le 23 février à Cestas, le 4 avril à Salles et le 25 avril à La Teste-de-Buch. Quelles sont vos attentes en matière de déplacements sur ce territoire ? Ce sont des questions que vous pourrez évidemment et que l'on pourra se poser. Comment a été élaboré le scénario

autoroutier ? Pourquoi des scénarios alternatifs ? C'est toutes ces questions qui pourront tout naturellement être abordées. Sous le contrôle des garantes, de nombreux outils de communication vous sont proposés : des réunions publiques, en présentiel ou en distanciel, des débats mobiles, des ateliers thématiques, pour permettre au plus grand nombre de participer à cette concertation et de pouvoir vous informer. L'ensemble du dispositif est accessible sur le site internet du projet. Pour ceux qui ne peuvent être physiquement présents, des contributions à distance sont également possibles. Nous serons évidemment attentifs à tout ce que vous direz, et je salue évidemment à cette occasion mes collègues de la DREAL qui vont être amenés à vous présenter dans quelques minutes l'ensemble des scénarios possibles et seront également présents pour répondre à vos questions si vous en avez. La concertation est effective jusqu'au 30 avril. Puis ensuite, un mois après la clôture de cette concertation, les garantes publieront leur bilan sur le site de la concertation. L'État aura ensuite deux mois pour tirer les enseignements de cette concertation afin d'éclairer la décision ministérielle sur les suites à donner au projet.

Merci en tout cas par avance à tous celles et ceux dans cette salle ou à distance qui pourront contribuer dans le cadre de cette concertation publique. Je suis évidemment ravi d'être présent personnellement auprès de vous et je laisse maintenant Monsieur Jean Veyrat nous exposer le déroulé et le programme, puis ensuite la parole sera donnée aux deux garantes et enfin à la DREAL pour vous exposer les différents scénarios. Merci de votre attention et merci encore bien chaleureusement de votre présence ce soir.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci Monsieur le sous-préfet. Comment va se dérouler cette réunion ? D'abord, je tiens à rappeler, Monsieur le sous-préfet l'a déjà dit, que cette réunion étant enregistrée, elle est filmée pour que des personnes puissent y participer à distance. Donc ce sera bien sûr important de s'exprimer dans le micro pour que l'ensemble puisse être enregistré. Et puis la réunion donnera lieu à un compte rendu intégral comme cela, il y aura une transparence totale sur les échanges. Déjà, qui sont les participants ? Pour la DREAL seront donc présents pour vous présenter le projet Michel Duzelier, Béatrice Panconi et Cyril Edmond. Et donc les deux garants de la concertation Marion Juliot et Marion Thenet. Comment va se dérouler la réunion ? On présentera d'abord le cadre de la concertation avec mesdames les garantes, puis le projet en commençant par l'état des lieux : qu'est-ce que l'A63 aujourd'hui ? Un peu de prospective : quelle pourrait être la situation des déplacements en 2030 ? Les trois scénarios d'aménagement seront bien sûr présentés et ensuite les modalités de participation. Donc ça va prendre 40 minutes pour la présentation. On vous demande de laisser dérouler cette présentation et ensuite il y aura tout le reste de la réunion qui sera dédiée à vos questions. Je

ne vais pas parler plus longtemps. Je laisse la parole à Mesdames les garantes pour présenter le cadre réglementaire et le cadre de la concertation.

Présentation du cadre de la concertation

Marion JULIOT (garante de la CNDP)

Merci. Bonjour à tous. Pour commencer, merci Monsieur le sous-préfet, merci Monsieur le premier adjoint pour l'organisation de cette réunion et votre accueil ici à Biganos. Merci à vous toutes et tous pour votre participation sur cette concertation qui a officiellement commencé hier et qui se déroule sur trois mois. Nous sommes Marion Juliot et Marion Thenet, co-garantes de la Commission nationale du débat public sur la concertation préalable sur le projet d'aménagement de l'A63 et l'A660.

Avant de commencer, un petit sondage comme ça à main levée : qui connaît la Commission nationale du débat public ? Pas mal, pas mal. Alors on vous propose quelques minutes pour vous expliquer le cadre de la concertation et qui nous sommes et à quoi on sert.

La Commission nationale du débat public a été créée il y a 25 ans, à l'issue d'un certain nombre de conflits environnementaux. Donc 25 années d'expérience, plus d'une centaine de débats publics, plus de 300 concertations préalables. Elle est composée de 25 membres de la Commission qui représentent des magistrats, des élus, des représentants de la société civile. 300 garants sont désignés et font partie de cette commission nationale. C'est une autorité administrative indépendante qui veille au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets. Donc, on est là pour vous garantir la possibilité de participer aux projets qui vont concerner et aux projets qui ont un impact sur l'environnement. On est des sortes de défenseurs de la démocratie environnementale.

Alors concrètement, qu'est-ce que ça signifie ? Une autorité, c'est-à-dire que la CNDP prend des décisions en son nom propre. On est autonome sur notre prise de décision. On est une institution publique, donc une autorité administrative, et on est indépendante. Donc la CNDP ne dépend ni des responsables de projets comme aujourd'hui la DREAL, les services de l'État. On ne dépend pas des autorités publiques ni du pouvoir politique, donc ni du gouvernement.

Quel est le rôle de la CNDP ? On est chargé de garantir le droit de toute personne à l'information et à la participation sur des projets qui ont un impact sur l'environnement. Ce droit est inscrit dans la charte de l'environnement adossée à la Constitution. Ce droit au débat public permet d'améliorer les décisions des responsables en éclairant cette décision à partir de vos valeurs, de vos interrogations telles qu'on peut les collecter dans des concertations ou des débats publics. Concrètement, la CNDP, en garantissant ce droit à la participation, vous

permet à tous et toutes de débattre à la fois du pourquoi et du comment, de débattre de l'intérêt du projet, de l'intérêt à faire ou à ne pas faire avant toute prise de décision. Débattre aussi des conditions à réunir pour mettre en œuvre le projet s'il est décidé de mettre en œuvre le projet. De débattre des caractéristiques du projet, des impacts, de pouvoir éviter certains impacts environnementaux, les réduire ou les compenser. Et de pouvoir être informé et participer tout au long de la vie du projet, donc depuis son origine jusqu'à sa mise en œuvre si, encore une fois, il y a mise en œuvre. La CNDP s'appuie sur six principes que j'ai déjà évoqués tout à l'heure pour certains.

L'indépendance : nous sommes indépendants du gouvernement, du Parlement, des collectivités territoriales.

Nous sommes neutres, nous n'avons pas d'avis sur les projets, nous ne rendons pas d'avis sur le fond du projet.

La transparence, puisque nous nous assurons que toutes les informations et les études soient portées à l'information du public. On peut également demander des expertises ou des études complémentaires si nécessaire.

L'égalité de traitement aussi : la CNDP met tout en œuvre pour que chaque citoyen et citoyenne, quel que soit son statut, son opinion, puisse s'exprimer librement dans le respect de chacun.

L'argumentation : la CNDP veille à ce que le débat permette l'expression de tous les points de vue, des avis controversés et argumentés. Il ne s'agit pas de faire un sondage ou un référendum.

Et enfin l'inclusion, puisque un des principes de la CNDP, c'est de permettre à tous et toutes de participer. Nous avons une attention particulière à l'implication et la participation des publics les plus éloignés.

Je vais passer la parole à Marion pour présenter plus en détail notre rôle de garante.

Marion THENET (garante de la CNDP)

Merci. Pour faire écho aux six principes de la CNDP, pour être vraiment claire sur notre rôle à nous en tant que garantes, on est complètement indépendantes, on n'appartient à aucune structure. Et notre rôle va être de veiller au bon déroulement de cette concertation et surtout au respect de la participation. C'est très important pour nous. Donc aujourd'hui, on est contentes de vous voir nombreux. Je ne sais pas combien il y a de personnes en visioconférence, mais c'est vrai que depuis le Covid on se rend compte qu'en visio c'est important aussi de maintenir cette modalité-là puisqu'il y a des personnes qui viennent de loin qui n'ont pas forcément envie

de venir. Et c'est vrai que cette concertation, si on doit regarder le périmètre, on peut dire que les personnes peuvent venir de loin. Moi-même je viens du Pays basque, j'ai emprunté l'autoroute. Donc on peut imaginer que ce périmètre va au-delà du petit trajet - tout est relatif - des fameux 35 kilomètres traversants. Donc c'est important pour nous d'avoir aussi gardé cette modalité de visioconférence qui sera d'ailleurs sur toutes les fameuses cinq réunions publiques. Pour les ateliers thématiques, comme ce seront des ateliers de travail, on ne pourra pas le faire en visioconférence. Donc on vous invite à vous inscrire aussi pour les ateliers. C'est important pour travailler ensemble et aller au fond du sujet.

Donc bien entendu, notre rôle c'est de respecter une stricte neutralité sur le projet, contrairement à un commissaire enquêteur sur une enquête publique où il doit donner son avis. Notre rôle à nous en tant que garant, ce n'est à aucun moment de donner notre avis, donc ce n'est pas la peine de nous le demander, nous ne le donnerons pas. Par contre, on veillera à être à l'écoute de tout le monde, de tous les participants. Et comme l'a souligné Marion, j'insiste là-dessus aussi, on n'est pas sur la quantité, mais sur la qualité. C'est-à-dire qu'une pétition qui va dire "on est contre ou "pour" le projet, pour nous ça ne comptera pas. On est vraiment sur l'argumentation et l'idée c'est d'avancer ensemble et que ce projet soit co-construit. Et encore une fois, comme l'a souligné Monsieur le sous-préfet, ce qui est fondamental, c'est qu'il y a trois scénarios qui se dessinent. S'il y en a un quatrième autre qui arrive, ça fait partie aussi de l'intérêt de cette concertation, de faire émerger d'autres idées, d'autres choses, d'autres modalités.

Nous avons déjà travaillé en amont, depuis le printemps, sur cette concertation préalable. On a fait une étude de contexte, on a été à la rencontre de beaucoup de personnes, physiquement, en visio par téléphone, pour essayer d'appréhender un peu le sujet et de pouvoir aussi bien définir ensemble les modalités de cette concertation et voir les thématiques qui en ressortent. Il y a des choses qui font partie du dossier de concertation aujourd'hui tel qu'il est, mais qui peuvent évoluer. Donc ces réunions sont intéressantes pour ça. Cette étude de contexte est finie et depuis hier on est rentré dans la concertation qui va durer trois mois. Notre rôle, ça va être vraiment de veiller à cette qualité, à cette sincérité d'information, à la transparence aussi de toutes les études, les documents qui pourraient aussi venir pendant cette concertation. On vous invite aussi, si vous avez des études, des dossiers à amener, on va pouvoir les mettre sur la plateforme pour que tout le monde puisse aussi les regarder, les étudier.

Notre mission s'arrête un mois après cette concertation. On a un mois pour remettre un bilan. Et après ? Ce qui va être intéressant, c'est que ce bilan de cette concertation va faire partie du dossier d'enquête publique qui va avoir lieu après. Donc c'est toujours intéressant aussi de bien participer en amont parce que, comme vous le savez, quand l'enquête publique arrive, le dossier est ficelé, on va dire. Alors, évidemment, vous pouvez faire des remarques sur les

registres, il y a un certain nombre de modalités, mais ça reste quand même limité. Donc, profitez de cette concertation pour vraiment pouvoir débattre du sujet et encore une fois proposer des choses et c'est tout l'intérêt.

Et c'est une chance aussi puisque ce rôle finalement est assez récent. Et donc nous, si on exerce en tant que garant, c'est parce que justement on a cette chance aussi, il faut le dire, pour cette démocratie participative d'avoir ces outils-là, donc autant s'en servir et c'est toujours intéressant pour que chacun puisse y participer.

Les mots clés pour une concertation préalable. On est encore une fois au titre de l'article L121-15-1 du Code de l'environnement. On est vraiment là pour débattre de l'opportunité du projet de ces objectifs. Ça, c'est très très très important. Et on doit effectivement débattre aussi de toutes les solutions alternatives. Encore une fois, vous êtes là pour pouvoir en donner. Et on doit aussi pouvoir entendre que ce projet ne se fasse pas. Mais encore une fois, faut-il l'argumenter. Et c'est ça qui est intéressant, c'est de pouvoir de débattre de toutes ces informations jusqu'à l'enquête publique. Donc on est bien dans le cadre d'une concertation préalable.

Je le rappelle, les dates c'est jusqu'au 30 avril. Donc ça, c'est important aussi ces trois mois. Légalement, on ne peut pas aller plus loin que trois mois, mais trois mois, ça laisse le temps de faire pas mal de choses quand même. Notre rôle, ça a été aussi de participer aux modalités de cette concertation, même si l'organisation pratique revient à l'État. Mais en tout cas, sur les modalités, ça a été vraiment travailler ensemble. Et enfin, pour finir, vos possibilités de pouvoir participer au-delà des réunions et des échanges qu'on va avoir ensemble : soit nous écrire sur nos boîtes mail directement et puis bien entendu, il y a le registre dématérialisé. Alors c'est vrai que nous, on vous invite plus à participer sur le registre dématérialisé. Déjà, c'est public, tout le monde peut voir vos contributions. Donc c'est important puisque l'idée c'est de débattre, que ce ne soit pas en silo et linéaire. L'objectif, c'est aussi que tout le monde voit un peu la participation. Et puis vous allez avoir des réponses. Donc c'est important aussi que tout le monde puisse voir ses réponses. Donc c'est vrai que de nous écrire, vous pouvez tout à fait nous interpeller, on est là pour ça bien sûr, mais on vous invite aussi vraiment sur toutes vos idées, toutes les réflexions que vous aurez, plutôt de les mettre sur le registre. C'est plus intéressant pour qu'encore une fois, tout le monde puisse participer et puisse voir toutes les contributions. Donc on laisse la DREAL présenter le projet et de toute façon nous on est là toute la soirée. Au niveau des questions, n'hésitez pas en fin de présentation. Merci.

Présentation du projet

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Bonjour à tous, je vais vous présenter ce projet. Tout d'abord, quelles ont été les étapes avant d'arriver aujourd'hui à la concertation ? En 2009, on a mené des études d'opportunité qui ont conclu que la mise à 2x3 voies de l'autoroute A63 était l'option à poursuivre. Ces études d'opportunité ont été complétées en 2015 par une étude sur le financement par concession : la faisabilité du financement par concession a été avérée. Ce projet de mise à 2x3 voies de l'autoroute A63, a été examiné par le Conseil d'orientation des infrastructures, donc le COI, en 2018. Le COI, c'est une instance qui est auprès du ministre des Transports et qui le conseille en émettant des rapports. C'est une instance qui est constituée d'élus, de députés, d'experts, de membres d'associations, etc. Donc le COI a indiqué qu'il était souhaitable de poursuivre l'étude de la mise à 2x3 voies de l'A63 en concession. Donc, on a poursuivi ces études.

En 2021, quand a été envisagé de faire soit un débat public, soit une concertation publique avec garants, en fonction du montant de l'opération qui était quand même relativement important, une consultation informelle des collectivités a été menée. À l'issue de la consultation informelle des collectivités, est ressortie une demande par les collectivités d'étudier un scénario alternatif de mise à 2x3 voies sur crédits publics. C'est le scénario qu'on vous présentera également tout à l'heure. En février 2022, suite à cette consultation informelle des élus et des agents, des acteurs locaux du territoire, le ministre a saisi la Commission nationale du débat public, pour savoir si on était soumis à débat public ou si on serait soumis à une concertation publique avec garants. La CNDP a choisi que nous fassions une concertation publique avec garants et a désigné les deux garantes qui nous ont aidés dans la mise en place de cette concertation. Au mois de décembre, nous sommes passés devant la CNDP pour valider le dossier de concertation et les modalités de concertation.

On en est donc à la concertation du public. Et comme le disaient Mesdames Juliot et Thenet tout à l'heure, il y aura ensuite le bilan des garantes et les enseignements que l'État tirera de la concertation, que l'État a deux mois après le bilan des garantes pour émettre et les décisions de poursuite du projet.

Maintenant que je vous ai présenté comment on en est arrivé là, je vais vous présenter ce qu'est l'A63 aujourd'hui, même si je pense que vous l'utilisez probablement pour bon nombre d'entre vous tous les jours. C'est un axe qui est très sollicité. On a mis une carte de trafic, on voit déjà qu'en approche de la rocade, on a entre 80 000 et 90 000 véhicules par jour avec un taux de poids lourds à 17 %. Vers le milieu de la section de l'A63, on est plutôt à 60 000-70 000 véhicules par jour avec un taux de poids lourds qui reste à peu près le même aux alentours de 18 %. En revanche, quand on va plus au sud de la bifurcation avec l'A660, on tombe à 30 000-40 000 véhicules par jour, mais avec un fort taux de poids lourds à 30 %. En ce qui concerne l'A660, qui part de la bifurcation numéro 22, on a 20 000 à 30 000 véhicules par jour avec un

taux de poids lourds de 6%. Donc sur cet axe on constate une saturation aux heures de pointe, mais également les week-ends et l'été. Il faut savoir que l'axe est, à ce moment-là, à sa capacité maximale et que, quand l'axe est en limite de capacité maximale, dès qu'il y a le moindre événement, cela peut tout de suite prendre des proportions et entraîner de grosses perturbations. Donc cela peut créer de grosses saturations. On a un temps de trajet qui, quand c'est fluide, est de 21 minutes et qui peut aller jusqu'à 1h. Sur cet axe, on a également une problématique d'accidentologie puisqu'il y a huit fois plus d'accidents que les axes de même type sur le reste de la France. Quand je dis les "axes de même type", ce sont les autoroutes à 2x2 voies. Ces accidents sont à 80 % au nord de l'échangeur 24 et pour 50 % d'entre eux au nord de l'échangeur 25. Ce sont de nombreuses percussions par l'arrière qui sont dues à la circulation en accordéon, notamment en période de congestion ou dans ces périodes difficiles où on arrive à la capacité maximale. Cet axe, il a également une combinaison d'usage. Il permet de relier deux bassins d'emplois et de population importants : l'agglomération de Bordeaux Métropole et l'agglomération du bassin d'Arcachon. On constate qu'il y a une majorité de trajets domicile-travail et en particulier dans la zone qui est la plus saturée. C'est un axe qui combine également un usage poids lourds du fait du transport de marchandises du corridor atlantique, c'est l'axe qui va du nord de la France à l'Espagne, avec en particulier au sud de la bifurcation un taux de poids lourd qui frôle les 30 %.

On va rapidement parler des caractéristiques techniques de cet axe. Il a des normes à rattraper. Ce n'est pas qu'il n'a pas été correctement fait au moment où il a été construit, c'est qu'il a été construit il y a assez longtemps et les normes ont changé depuis. Il n'est plus aux normes environnementales. Il faudrait un ou des passages grande faune. Il faut des passages petite faune sous l'ouvrage. Il faudrait une récupération des eaux et une meilleure gestion des eaux. Et puis une meilleure intégration paysagère. En termes de normes de sécurité, il y a également des choses qui devraient être modifiées, notamment pour les échangeurs, les accès aux aires et certains équipements et la signalisation sur l'A660.

On a fait un état des lieux de comment est l'axe en termes de trafic, usage et puis état technique. Et donc maintenant : comment on prévoit de se déplacer en 2030 sur cet axe ?

§Tout d'abord, on constate que c'est un territoire qui est très attractif, avec encore plus de population. La carte est assez parlante parce que les zones roses, ce sont les zones qui perdent de la population, et les zones vertes, ce sont les zones qui gagnent de la population. Et on voit que la zone de projet est une zone qui gagne de la population et qui gagne plutôt beaucoup de population. Mathématiquement, même si on fait des efforts sur la façon dont on se déplace, plus de population implique plus de déplacements. Donc cette question de la mobilité est de plus en plus importante. Ce qu'on peut dire, c'est qu'il y a une hausse constante de la mobilité depuis 60 ans puisqu'à peu près depuis 1960, on constate une augmentation du

nombre de déplacements par cinq. La distance moyenne des trajets a également beaucoup augmenté. On était sur des trajets domicile-travail de trois kilomètres dans les années 60 et on est maintenant sur des trajets domicile-travail de plus de 13kilomètres.

Alors on pourrait se demander : est-ce que la crise sanitaire a changé les choses avec notamment le fort développement du télétravail ? On peut dire que dans le tertiaire, il y a effectivement moins de déplacements domicile-travail. Si on est sur des secteurs manufacturiers, il y a moins de possibilités de télétravail. Et ce qu'on constate surtout, c'est que depuis la fin de la crise sanitaire, il y a un retour au niveau de congestion de pré-pandémie dès 2021. C'est un rapport très récent de l'A'urba qu'on pourra mettre sur le site de la concertation pour ceux qui veulent le regarder, parce que c'est assez intéressant et ça peut sembler étonnant qu'on soit revenu à cet état pré-pandémie. Ensuite, il y a eu une hausse de l'autosolisme. C'est un baromètre que fait Vinci, en particulier sur l'A10. L'autosolisme a augmenté entre 2021 et 2022. Et puis même quand on fait plus de télétravail, on constate qu'il y a d'autres déplacements qui se font. C'est plus forcément du domicile-travail, mais ça peut être remplacé par d'autres déplacements.

Alors quelles sont les alternatives à la route ? Comme alternative à la route pour les particuliers, ceux qui se déplacent en véhicules légers sur la route, il y a effectivement le RER métropolitain. La concertation du RER métropolitain s'est tenue en fin d'année 2022. Le bilan de la concertation a été publié récemment il me semble. Ce projet permet de passer sur la ligne Bordeaux-Arcachon à 15 000 voyageurs par jour en 2030 alors qu'on est actuellement à 9 000 voyageurs par jour. Il y a également diverses incitations au covoiturage avec des aires de covoiturage. On a d'ailleurs pu constater en arrivant tout à l'heure qu'elles étaient bien remplies. Puis il y a divers plans et politiques en faveur du vélo et des modes doux qui sont menés à peu près sur toutes les intercommunalités, voire au niveau communal, sur le département de la Gironde, sur Bordeaux Métropole, sur la COBAN, la COBAS, au niveau de certaines communes même, notamment la ville de Salles. Donc tout cela devrait permettre une intermodalité facilitée.

En ce qui concerne le transport de marchandises, il y a peu de marge de manœuvre. Actuellement, il y a 20 trains de fret par jour entre Bordeaux et Hendaye. Il y a un projet d'autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre qui est prévu pour 2024. Ce projet permettra d'enlever 84 poids lourds par jour de l'autoroute. Donc ça reste quand même, par rapport au nombre de poids lourds, assez faible. Ensuite, il faut savoir que dans la part de poids lourds, il y a également une part significative qui est du trafic d'échanges et notamment d'échanges avec la Métropole et qui est là pour la desserte de la Métropole.

Donc avec ce constat en termes de mobilité et puis de mobilité alternative à la route, on en est arrivés à définir trois scénarios d'aménagement, que je vais vous présenter, pour remplir les

objectifs. Les objectifs de l'opération, c'est tout d'abord d'améliorer la fluidité et le fonctionnement de l'itinéraire actuel dont on a vu les difficultés qu'il pouvait y avoir, d'améliorer les conditions de sécurité et de garantir une meilleure intégration environnementale de l'axe. Voilà une vue d'ensemble des trois scénarios. On considère que ce sont des scénarios qui sont contrastés, qui proposent vraiment des options assez différentes.

Tout d'abord, un scénario 1 qui est un scénario sans aucun aménagement routier de l'A63. Ensuite, le scénario 2 qui est l'aménagement complet à 2x3 voies de l'A63 avec mise à niveau environnementale de l'A660 par mise en concession. Et le scénario aménagement partiel à 2x3 voies sur crédits publics où la mise à 2x3 voies serait réalisée sur l'A63 entre la rocade de Bordeaux et le sud de l'échangeur 25. Dans ce cas-là, il n'y a pas de mise à niveau environnementale du reste de l'infrastructure. La mise à niveau environnemental est faite sur la section qui est mise à 2x3 voies. Donc ça représente une section de 7 kilomètres.

Ce que je vais vous présenter maintenant, c'est ce qui est commun aux scénarios où on construit de la route. Tout d'abord, les modalités de réalisation. La troisième voie, c'est intégralement dans le terre-plein central, comme ce qu'on a fait sur la rocade, et ce que vous êtes habitués à voir. Le terre-plein central, on a de la chance, il est large de 10 mètres à 55 mètres suivant les endroits et l'autoroute avait été initialement conçue avec des ouvrages dimensionnés pour une mise à 2x3 voies. Le fait d'avoir ce terre-plein central, ça implique certes une consommation d'espace, mais c'est de l'espace qui est quand même déjà fortement impacté par le mode routier puisque ça reste un terre-plein central. Ce n'est pas vraiment de l'espace naturel au sens strict.

Qu'est-ce qu'il y a également de commun à aux scénarios 2 et 3 ? C'est qu'à partir du moment où on aura une troisième voie, on aura la possibilité de proposer une voie dédiée aux véhicules à fort taux d'occupation, autrement appelé VR2+, donc une voie pour covoitureurs, autocars, taxis... C'est impossible sur une section d'autoroute à 2x2 voies, la réglementation actuelle ne le permet pas. En revanche, une fois qu'on a la troisième voie, on pourra proposer cette voie réservée pour inciter au covoiturage. Pour cette voie réservée, il y a différentes possibilités. Soit c'est une voie réservée en permanence, soit c'est une voie qui serait réservée avec une gestion dynamique où elle serait ouverte en voie réservée qu'à certaines heures et le reste du temps laissée à la circulation lambda, commune. C'est la voie de gauche qui est réservée.

Je vais maintenant vous présenter les différents scénarios, avec les intérêts et les limites de chacun des scénarios.

Tout d'abord, le scénario 1 : c'est aucun aménagement, aucune mise aux normes environnement et sécurité, pas de possibilité de voie dédiée. Le trafic est de 67 000 véhicules par jour en moyenne pondérée sur l'axe de l'A63, mais il est de 86 000 véhicules par jour quand

on est en approche de la rocade au niveau de l'échangeur 26. Actuellement on est à 82 000. Le coût c'est zéro puisqu'on ne fait pas d'aménagement. Donc l'intérêt, c'est aucun investissement, aucune imperméabilisation supplémentaire de terrains, pas d'émissions de gaz à effet de serre en phase de construction. Les limites de ce scénario, c'est qu'on peut craindre une intensification des congestions, une perte d'attractivité corrélative du territoire, un report de trafic sur les voiries secondaires dans les périodes de congestion, notamment avec une dégradation du cadre de vie, tant pour les gens qui sont le long de l'axe que le long des voiries secondaires. Et puis un risque d'accident accru puisqu'on a vu que les accidents sur cet axe-ci ont plutôt lieu en période de congestion. Il ne permet pas de faire de voies réservées. Donc voilà pour le scénario numéro 1.

Ensuite, le scénario numéro 2 qui est l'aménagement complet en concession. C'est donc la mise à 2x3 voies sur les 35 kilomètres de l'A63. Donc depuis Salles jusqu'à la rocade, la mise en forme complète de l'A63 et de l'A660, la possibilité d'une voie dédiée. Une circulation moyenne sur l'A63 qui est de 65 500 véhicules jour, 5 à 10 minutes de temps gagné en fonction des trajets parcourus et des distances parcourues. Un coût de 290 millions d'euros hors taxes et une mise en service fin 2033. L'intérêt de ce scénario, c'est une amélioration nette des conditions de circulation en termes de fluidité et de sécurité, un gain de temps, un gain de fiabilité et une meilleure protection de l'environnement. La mise en place de protections acoustiques puisque dans ce scénario sont prévus cinq kilomètres de murs acoustiques et trois kilomètres de merlons, ce sont les buttes en terre qui permettent de protéger, et donc aucune dépense publique puisqu'on est sur un modèle de concession. Les limites c'est le péage. Le péage tel que l'étude de concessibilité que nous avons fait le prévoit, c'est un péage qui est aux environs de 0,04€ TTC par kilomètre pour les véhicules légers de 0,20€ hors taxe par kilomètre pour les poids lourds. Donc on a pris un rapport VL/PL qui est assez fort. Le péage VL est assez faible par rapport à ce qu'on constate sur les autres autoroutes et notamment les autoroutes qui se trouvent autour de nous. On a effectivement comme limite un report de trafic sur les voiries secondaires et évidemment on a la construction de la troisième voie qui est émettrice de gaz à effet de serre.

On va faire un petit focus sur les péages et notamment sur les modalités de perception du péage. Ce qui est prévu, c'est un modèle en flux libre avec des portiques à la place des barrières, c'est-à-dire qu'on ne prend plus de tickets, on ne s'arrête plus à des barrières ni des barrières en pleine voie comme il peut y avoir sur l'A63 plus au sud. Il a un portique entre chaque échangeur, ce qui permet de fait de payer strictement le nombre de kilomètres entre chaque échangeur et ensuite d'ajouter chaque portion entre chaque échangeur pour arriver à avoir la totalité du péage à payer. Donc comme je ne disais tout à l'heure, on a opté dans l'étude de concessibilité et dans ce scénario pour avoir un écart maximum entre le péage VL et

le péage PL. C'est un écart qui est imposé par la réglementation et on a poussé cet écart au maximum de façon à ce que les véhicules légers puissent avoir un péage plus modeste. Cette adaptation, elle est possible, mais elle est encadrée par la loi. Et ensuite on a proposé à ce stade, dans le dossier de concertation, deux approches. Une approche qui respecte de façon particulièrement stricte le principe d'égalité devant le péage, c'est à dire des portiques entre chaque sortie jusqu'au bout de l'A660 et jusqu'au bout vers la rocade. C'est l'option à 11 points de tarification. Et puis une approche dérogatoire avec des portiques qui vont un petit peu moins loin au niveau de Bordeaux et un petit peu moins loin au niveau de l'A660. Cela permet de créer des itinéraires gratuits.

Le scénario 3 est l'aménagement partiel sur crédit public, donc la mise à 2x3 voies sur 7 km. Mises aux normes de sécurité également sur ces 7 km, voie dédiée possible sur ces 7 km. La circulation moyenne est de presque 70 000 véhicules par jour. Le gain de temps est de 2 à 4 minutes et le coût n'est plus que de 54,5 millions d'euros. La mise en service est prévue début 2034 pour ce scénario. Alors pourquoi 7 km ? On a regardé les endroits où il y avait de la congestion et les endroits où il y avait le plus d'accidents. Compte tenu du fait que c'était de l'utilisation de financements publics, on s'est limité à la section où il était strictement indispensable de faire la mise à 2x3 voies. On a comme intérêt l'amélioration des conditions de circulation à l'approche de Bordeaux, un gain de temps un peu plus limité que sur l'autre scénario, une mise aux normes environnementales un peu plus limitée, la mise en place des protections acoustiques, la même que sur le précédent scénario puisque c'est sur cette zone-là qu'il y a toutes les protections acoustiques du précédent scénario, la gratuité pour les usagers, la maîtrise du trafic sur les voies secondaires, l'amélioration du cadre de vie des riverains.

Les limites, c'est que l'investissement qui, dans le cas d'une concession, est supporté par l'usager. Là il est supporté par le contribuable. Il y a un risque de congestion persistant lors des pics. Il n'y a pas de mise aux normes de l'A660. Il y a une émission modérée des gaz à effet de serre. Ce scénario d'aménagement partiel sur crédit public nécessite également, comme les autres aménagements selon ces modalités de financement, une participation des collectivités locales, des collectivités territoriales.

Maintenant qu'on a présenté les scénarios, comment participer à cette concertation ? La concertation, comme on l'a dit tout à l'heure, est du 30 janvier au 30 avril. Les rencontres : aujourd'hui première réunion publique à Biganos, le 21 février on aura une réunion publique à Gradignan. Le 23 février, on aura une réunion publique spécifique sur les péages et le financement, avec des collègues de notre administration centrale spécialisée dans le péage présents pour cette réunion. Les deux semaines de début mars, on a des ateliers, c'est en plus petit comité. Un atelier environnement le 7 mars et trois ateliers mobilités qui sont un peu répartis suivant les zones géographiques et les problématiques de mobilité qui peuvent être un

tout petit peu différentes suivant les zones. Ces ateliers sont sur inscription. C'est sur le site internet de la concertation. Petite spécificité qui a été mise en place à la demande des garantes, c'est le débat avec les étudiants de l'université de Bordeaux de façon à faire participer les jeunes générations qui sont aussi intéressées par les projets qui construisent l'avenir. Cela aura lieu le 9 mars avec les étudiants. On a également une réunion publique qui est prévue le 4 avril à Salles. Et la dernière réunion publique qui est prévue à La Teste-de-Buch le 25 avril. Entre temps, il y aura des débats mobiles. Ce sont des personnes qui se déplaceront pour présenter le projet et discuter avec les passants sur l'aire de service de Cestas, sur les marchés, dans certains centres commerciaux... Toutes les informations, vous pouvez les retrouver en ligne dans le dossier de concertation et dans la plaquette de synthèse qu'on a mise à l'entrée. Je vois que certains d'entre vous l'ont déjà prise. Et évidemment sur le site internet www.A63Nord.fr où il y a les différents documents, le registre en ligne, les réunions que vous pourrez revoir en différé et puis les possibilités de participer à distance aux réunions publiques, c'est également par l'intermédiaire du site. Pour le registre en ligne, il est déjà actif depuis lundi zéro heure.

Échanges avec le public

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Nous allons pouvoir passer aux questions. On peut tout de suite vous expliquer les modalités de prise de parole. Que vous soyez dans la salle ou à distance, vous levez la main puisque comme je l'ai dit, la réunion est enregistrée. Des mains se lèvent déjà, je vous ai vu. Les garantes l'ont dit, des avis argumentés. On a fixé une limite de trois minutes maximum de temps de parole. C'est théorique, on essaie de s'y tenir. Par contre, si vous avez plusieurs questions à poser, il n'y a aucun problème, je reviendrai vers vous autant de fois que nécessaire. Monsieur Deluga, je commence avec vous.

François DELUGA (maire du Teich)

François Deluga, maire du Teich. Je voudrais essayer de répondre avec des avis argumentés. D'abord, je voudrais rappeler qu'il y a plusieurs parties dans ces propositions, dans la 2 en particulier, où il y a un péage sur l'A660. Or il s'avère que, sur l'A660, ce sont intégralement les collectivités qui ont financé le doublement récemment, mais je pense que la présidente de la COBAS y reviendra, avec 50 millions entre Gujan, Le Teich et La Teste. Et puis je me rappelle, puisque j'étais député à l'époque, dans le Contrat de Plan État-Région le Conseil régional et le Conseil départemental ont financé le doublement depuis Lacanau de Mios jusqu'à Biganos,

puis jusqu'au Teich. Ce sont les collectivités locales qui ont financé la totalité l'autoroute A660. Il nous paraît un déni de justice et un hold-up up de pouvoir imaginer qu'un grand groupe autoroutier pourrait venir ponctionner notre population par un péage au Teich, qui nous obligerait à payer l'octroi, pour sortir de notre territoire et un nouveau péage à l'entrée de Bordeaux où on repaierait l'octroi. C'est le premier sujet : ça nous paraît, sur l'A660, inimaginable. La totalité des élus, mais quand je dis "des élus", c'est parce qu'ils écoutent leur population, y sont hostiles. Aussi bien la COBAN, qui ne peut pas être avec nous ce soir puisqu'ils sont en train de voter une motion pour s'opposer à ce projet, que la COBAS qui le fera sûrement, Marie-Hélène me l'a dit, prochainement et le Val de l'Eyre, mais son président étant là, je pense qu'il s'exprimera. Donc vous avez un front absolu. Et je pourrais y rajouter le maire de Canéjan que j'ai eu, et le maire de Cestas qui sont exactement sur la même position. Ça, c'est le premier sujet.

Deuxième sujet. C'est vrai que ça me crispe un peu quand je vois que l'État utilise pour nous convaincre des documents de Vinci qui, par ailleurs, candidatera pour avoir l'autoroute. J'ai tendance à penser qu'il y a quand même un souci, mais c'est vrai qu'en ce moment, c'est assez fréquent. Je ne suis pas hostile à 2x3 voies, en tout cas pas sur la totalité du projet, mais tout simplement parce qu'il y a 30% de camions du trafic international. Et ce n'est pas à nous, habitants de ce territoire, qui avons déjà financé d'ailleurs nos autoroutes, puisque l'État a été incapable de le faire, il faut dire les choses, impécunieux, je crois, a dit un Premier ministre. Pour nous, ça paraît assez simple. Puisqu'il y a 30 % de camions, alors entre 17% et 30%, j'ai bien lu les documents, c'est d'ailleurs sur la partie 30 % que ça coince, c'est au lobby international de camionneurs. Nous ne sommes pas là, nous Teichois, Gujanais, Boïens, pour financer à leur place leurs bénéfices au niveau de la capacité de production de pollution, puisqu'ils nous polluent du matin au soir en traversant nos territoires. Donc pour nous, c'est inimaginable de pouvoir être taxés pour financer les lobbies du trafic international de camions qui, depuis 30 ans, ont réussi à tuer le trafic ferroviaire de marchandises.

Troisième sujet : il y a un problème économique majeur. Si on a un péage au Teich ou à Gujan et un péage à l'entrée de Bordeaux, c'est un retour au Moyen Âge. Au Moyen Âge, vous aviez un octroi : pour aller travailler dans la ville, pour aller vendre ses marchandises, pour aller chercher ces marchandises, il fallait payer en droit. Et moi, quand j'étais enfant, il se trouve que j'habitais à la Bastide et il y avait encore les cabanes d'octroi sur le Pont de pierre où il fallait, quand on était de la rive droite, payer pour aller travailler dans Bordeaux. J'ai ce souvenir et j'ai même des photos. Et donc c'est ça que l'État veut nous remettre en place. C'est absolument inacceptable et donc nous ne l'accepterons pas. Et comme disait quelqu'un que je connais bien, nous utilisons tous les moyens, y compris les moyens légaux. Ça, c'est pour vous faire rigoler.

Ensuite, la semaine dernière, un rapport est sorti de l'IGA, l'Inspection Générale de l'Administration, commandé par Bercy, et indique que les sociétés autoroutières font des profits exorbitants. Donc ce n'est pas un élu de droite, un élu de gauche, un gauchiste. Ce sont les services centraux de l'État qui ont, un peu comme d'ailleurs vous, une obligation de neutralité, qui écrivent ça et qui disent qu'il faut baisser le prix des péages de 60%. Et là, qu'est-ce qu'on va faire ? On va continuer non seulement à financer, nous, le lobby international des transporteurs, mais en plus on va financer l'extorsion de fonds qui est aujourd'hui pratiquée par les sociétés autoroutières, parce que c'est comme ça qu'on peut l'appeler d'ailleurs. C'est pour cela que le ministre des Finances s'est assis sur ce rapport.

Troisième sujet, je vais bientôt finir, c'est que si on fait ça, vous massacrez nos villes. Ce n'est pas vous ici que j'attaque, mais c'est facile pour la DREAL qui applique la loi Résilience de nous expliquer que dans nos PLU il faut apaiser la circulation, etc. Parce que moi, tous les jours comme maire, c'est ce que me dit la DREAL. Plus exactement, la DDTM. Et donc une contradiction majeure.

Et enfin, deux derniers points, j'aimerais bien savoir si vous faites la voie au milieu, est-ce que ça va compter dans l'artificialisation nette ? Et donc à qui vont être enlevés ces mètres carrés d'artificialisation ? Est-ce que ce sera aux communes traversées ? Est-ce que ce sera aux territoires ? Tout ça pourquoi ? Pas pour un service au public, pour des sociétés autoroutières. Donc ça, nous ne pouvons pas l'accepter. Et puis la traversée de nos villages sera complètement massacrée.

Alors, un dernier point avant de vous dire quel est mon choix de scénario, parce que j'en fais un et j'en propose un autre. Dernier point, c'est une question, vous répondrez tout à l'heure. Je vois ces grands portiques pour faire payer, mais ce que je ne sais pas c'est comment on paie ? C'est-à-dire s'il faut avoir un abonnement ? Comme j'ai moi d'ailleurs un abonnement qui fait que je peux passer. Je ne sais pas si c'est le cas, parce que sinon c'est avec la plaque, mais je ne vois pas comment on peut faire. Ça veut dire qu'on accentue la fracture numérique. Vous allez m'expliquer comment un certain nombre de gens très modestes ou très âgés vont se débrouiller pour ces abonnements internet pour pouvoir prendre l'autoroute.

Et puis enfin pour aller travailler à Bordeaux, il faudra payer et c'est absolument inacceptable. Et qu'on ne me parle pas de transfert sur le TER ou le RER métropolitain. C'est quelque chose que vous pouvez dire sur le Médoc, sur le Sud Gironde, sur le Blayais, mais pas sur le bassin d'Arcachon parce qu'on a un très haut niveau de service TER et qu'en gros on peut en rajouter quatre ou cinq, et encore, et ils sont totalement saturés. Donc pas de transfert.

Enfin il y a trois voies. Si la voie la plus sur le côté est réservée aux taxis, aux bus et au covoiturage, ça veut dire qu'on ne change rien à la saturation des deux autres voies puisqu'on

ne pourra pas y aller sur cette voie. Donc là, ceux qui ont pondu ce document se prennent les pieds dans le tapis.

Et enfin, je termine là-dessus. Pour ma part, je ne comprends pas qu'on puisse privilégier, parce qu'objectivement c'est ce que fait l'État, le scénario 2 qui coûte 290 millions d'euros. En fait, c'est l'argent public parce que ce ne sont pas les sociétés autoroutières, c'est nous qui allons le rembourser. Donc, c'est de l'argent public. Et si vous prenez le scénario 3, qui est le scénario que je soutiendrai plutôt, vous gagnez pour 54,6 millions 6 minutes. Donc, entre les 290 millions et les 54 millions, il y a 236 millions d'écart pour gagner 4 minutes. Mais où va-t-on ? C'est totalement inacceptable. Donc, s'il devait y avoir un scénario à choisir, ce serait bien évidemment le 3. Le premier sujet sur lequel je crois que nous sommes tous d'accord, c'est que nous ne voulons pas de péage, nous ne voulons pas favoriser le trafic international de camions, nous ne voulons pas financer les sociétés autoroutières. Et ce sont les plus modestes qui utilisent la voiture et qui paieront. Nous ne voulons pas de ça sur le territoire. Après, il y a une autre solution si vous voulez faire une troisième voie et je conclus là-dessus, c'est qu'il n'y ait que les camions qui la paient.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Plusieurs points ont été évoqués. Je vais les reprendre un par un pour une réponse brève sur chaque point. Le premier point évoqué, c'était que l'A660 a été financée pour une grande partie par les territoires. Et donc la question de Monsieur Deluga, c'est : est-ce qu'il est normal que cette section soit mise en concession alors qu'elle a été financée en grande partie par les territoires ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Il y a effectivement des travaux qui ont été financés par les collectivités sur l'A660 et même très récemment. Mais les travaux qui vont faire l'objet de la concession, ce sont les travaux de mise à niveau environnementale. Ça veut dire que le montant du péage sur la partie de l'A660 ne sera pas de 0,04€ du kilomètre, mais sera en rapport avec l'investissement qui est fait sur cette section. C'est un investissement qui est de moins de 35 millions d'euros environ, ce qui fait un montant de péage qui sera très, très inférieur aux 0,04 €.

Jean VEYRAT (animateur)

Le point suivant : la question de la responsabilité des camions dont la part varie de 17 % à 30 % selon les sections et responsables d'une partie des bouchons. Donc comment prendre ceci en compte ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors sur la section la plus congestionnée, on a effectivement un taux de poids lourd qui est de 17%-18%. Cela veut dire que 82% du reste, ce sont des véhicules légers. Donc la congestion, elle ne peut pas être complètement mise sur le dos des poids lourds, d'autant plus que c'est une congestion qu'on constate aux heures de pointe du matin et du soir, donc une congestion qui est due au domicile-travail, hormis vacances et week-end effectivement.

Jean VEYRAT (animateur)

Alors question peut-être plus générale sur les péages. Monsieur Deluga disait qu'on réinstaura un octroi vers les grandes villes. Est-ce qu'un péage peut s'apparenter à un octroi ? Et est-ce qu'il n'y a pas un risque, qui a été signalé aussi, peut-être de cloisonnement des territoires ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Le péage, c'est la façon de faire financer l'infrastructure par l'utilisateur de l'infrastructure. L'autre solution étant de le faire financer par la totalité de la population et donc par le contribuable. C'est un choix en fait. Donc c'est le choix de celui qui paie, c'est celui qui utilise ou le choix de celui qui paye, c'est la collectivité, c'est tout le monde. Cela ne répond peut-être pas à la question de l'octroi, mais c'est la différence entre une solution à péage et une solution sur crédits publics.

Jean VEYRAT (animateur)

Autre question générale sur les péages, le rapport de l'IGA, qui est sorti en effet il y a très peu de temps en début d'année et qui mettait en avant les profits des concessionnaires autoroutiers. Je ne pense pas que tout le monde ait lu ce rapport comme l'a fait Monsieur Deluga. Il a bien fait de le porter à la connaissance du public. Est-ce que vous avez peut-être des points à signaler sur ce rapport qui n'est pas forcément connu de tout le monde.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors ce que j'ai cru comprendre du rapport, c'est qu'il visait plus particulièrement les sociétés concessionnaires historiques, on va dire. Ce que je peux dire, c'est que les nouvelles concessions sont attribuées après une procédure de mise en concurrence et que les nouveaux contrats de concession, depuis 2001, prévoient des clauses qui s'appellent les clauses de partage des fruits de la concession. Donc quand il s'avère que la concession a des bénéfices qui vont au-delà de ce qui était prévu lors de la négociation du contrat de concession, il y a un partage de ces bénéfices. Et ça, c'est regardé tous les ans et c'est le cas de la concession d'Atlantes notamment sur l'A63. Ce sont des choses qui sont maintenant dans les nouveaux contrats de concession.

Jean VEYRAT (animateur)

Deux points assez techniques. Il y a eu une question sur l'artificialisation qui serait occasionnée par les scénarios 2 ou 3, donc peut-être pour expliquer au public ces questions. L'artificialisation qui compte beaucoup pour les territoires, pour les communes, comment est-ce que c'est géré dans le cadre d'un projet, d'un grand projet d'infrastructure ?

Michel DUZELIER (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Bonsoir Michel Duzelier, chef de service Infrastructures à la DREAL. Par rapport à l'artificialisation dont vous avez fait état, Monsieur le Maire, c'est la loi Climat et résilience de 2021 qui fixe l'objectif d'avoir un zéro artificialisation nette à l'horizon 2050. Elle fixe un objectif aussi de diviser par deux la consommation des espaces naturels dans une période de dix ans. Et puis elle, elle oblige à ce que cet objectif soit territorialisé au travers des SRADDET et des documents d'urbanisme de manière différenciée. Aussi, la loi prévoit que pour les grands projets d'infrastructures, les projets soient exclus localement. Actuellement, le Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine est en train de réviser son SRADDET. En 2024, cette révision devrait être adoptée. Actuellement, il y a justement des discussions entre le Conseil régional et l'État. Dans tous les cas, le projet de l'A63 fait partie de ces projets qui n'impactent pas le local. Et l'artificialisation, cela impacte les documents d'urbanisme, mais ça n'impacte pas le projet. Pour le projet lui-même, il serait exclu et n'impacterait pas les SCOT localement. Le président du Conseil régional a saisi le Ministre sur ces aspects-là pour exclure les projets d'envergure du décompte local des surfaces.

Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)

Merci en tout cas, Monsieur le Maire de cette longue intervention, de votre démonstration, mais aussi du choix que vous proposez. En l'occurrence, puisque c'est de cela qu'il s'agit. C'est le choix que nous retenons de la fin aussi de votre intervention. Vous pouvez ne pas partager effectivement les réponses que l'on a pu vous apporter. En tout cas, elles ont le mérite d'exister. On a essayé de répondre sur l'ensemble. Il reste encore une dernière. Mais je voulais quand même noter, je vous en remercie, qu'on a bien compris quel était le choix in fine que vous faites. Et je pense que c'était important que l'on ait bien en tête. Sur la dernière intervention, il ne vous aura pas échappé, parce que vous le connaissez aussi sur le bout des doigts, on en parle assez souvent ensemble, sur ces problématiques d'artificialisation on sait bien que tout n'est pas encore complètement stabilisé. Mais c'était évidemment important que nous puissions aussi évoquer le sujet autour de cette concertation publique. C'est pour cela que je me suis permis de prendre la parole, alors que je la prendrai, à mon avis, rarement au cours de cette soirée. Mais je souhaitais tout de même que vous dire que le sujet était à mon avis important à aborder effectivement. Même s'il n'est pas encore stabilisé complètement dans les discussions sur ces sujets-là particulièrement.

Jean VEYRAT (animateur)

Dernière question très courte pendant que je me dirige vers le public, les portiques. Comment ça va fonctionner concrètement ?

Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors pour les portiques, il y a plusieurs possibilités qui sont envisagées. Comme vous l'avez dit, ça peut être un badge. C'est déjà le cas pour les poids lourds allemands et portugais par exemple. Il y a d'autres possibilités : lecture de plaques, péages par smartphone aussi. Et pour les gens qui sont moins connectés, comme vous l'avez souligné, ça peut être par exemple au niveau des aires de repos, des bornes où on peut s'acquitter du péage. C'est quelque chose qui n'est pas aujourd'hui arrêté. On estime qu'à l'horizon de la mise en service en 2033, ce système sera beaucoup plus développé en France et que la question qu'on se pose aujourd'hui sera réglée à ce moment-là.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Je passe la parole à Madame Des Esgaulx.

Marie-Hélène DES ESGAULX (présidente de la COBAS, maire de Gujan-Mestras)

Merci, mais moi je vais souhaiter que vous ne reformuliez pas ce que je dis. Parce que je trouve ça très désagréable. Nous nous exprimons et vous reformulez. Alors certes François avait posé des questions, mais moi je n'aime pas qu'on fasse ça. Moi de toute façon, je ne vais pas vous poser de questions parce que les réponses, je les ai, et je vais simplement donner la position de la COBAS, donner la position des quatre villes du Sud Bassin, ça peut être aussi la position de la COBAN d'ailleurs on verra. Le Val de l'Eyre est là donc je ne parlerai pas au nom du Val de l'Eyre. Mais vous cassez le débat en faisant ça et ça, je connais la technique. On a été parlementaires tous les deux avec François Deluga, donc on connaît. Vous cassez le débat, moi je n'aime pas.

Alors ce que je vais commencer par dire, c'est que la question de la mise à 2x3 voies de l'A63, et je parle bien de l'A63 entre la Métropole de Bordeaux et Salles se pose, ça, c'est incontestable, il n'y a pas de problème. Elle résulte du fait, ça a bien été dit avant moi, qu'un véhicule sur trois est un camion en transit international, ça n'a pas été dit. C'est un axe majeur du corridor nord-sud Atlantique entre la France et l'Espagne. Moi je commence par vous dire qu'il n'appartient pas aux habitants du bassin d'Arcachon de financer ces infrastructures. Ça, ce n'est pas une question. Ce n'est pas à nous de financer ça. Et du Val de l'Eyre, je te laisse le dire.

En plus, très sincèrement, quand on nous présente ce que vous nous avez présentés en prenant l'A660 comme un super péage finalement. Vous prenez l'A660 parce qu'il y a un monde de fou qui vient et nous sommes un super péage. Et tu as parlé de l'octroi du Moyen Âge, j'ai beaucoup ri, j'ai trouvé ça formidable. Mais en fait on a un super péage et on n'a rien en contrepartie. En plus, on n'a pas la 2x3 voies parce que si on me prenait l'A660 et qu'on la met aussi en 2x3 voies, bon on pourrait en discuter, mais ce n'est pas du tout le cas. En aucune façon. On nous parle de mise aux normes autoroutières et environnementales. Alors, environnementale ? Si j'avais dû poser une question, j'aurais dit, mais qu'est-ce que c'est vraiment la mise aux normes environnementales ? Allez, je vais la poser, ça va faire plaisir à monsieur. Qu'est-ce que c'est que ces normes environnementales ?

La mise aux normes autoroutières ? Pardon, mais on n'en veut pas, on n'en veut pas de la mise aux normes autoroutières. Nous sommes autoroutiers jusqu'à La Hume, chez moi dans ma ville. C'est l'A660 et après, pardon, mais on n'est pas autoroutier. Vous n'allez pas nous faire une autoroute jusqu'à la plage d'Arcachon quand même ? Qu'est-ce qu'on veut, nous, à partir de La Hume ? On veut un boulevard paysager à 4 voies, mais on ne veut surtout pas une autoroute. Et quand j'ai regardé vos plans, on en voit qu'on va jusqu'à Arcachon. Non, mais

c'est débile ! En plus vous ne risquez pas d'aller jusqu'à Arcachon puisque la voie ne vous appartient pas jusqu'à Arcachon. Je rappelle qu'après la sortie du Pilat, la voie appartient au département. Alors j'espère quand même, il y a des conseillers départementaux ici, que vous ne d'indexer pas comme ça le département et la RD.

Donc ça n'a pas de sens et ça en a d'autant moins que, à ma connaissance, et ça aurait pu faire l'objet d'un scénario, le concessionnaire actuel est important parce que ce n'est pas une nouvelle autoroute qu'on nous propose, c'est quand même une portion d'une autoroute avec un concessionnaire qui existe déjà. On n'en entend pas parler, ça c'est absolument extraordinaire, on n'entend pas parler. Eh bien moi je crois savoir que ce monsieur, ou cette société plutôt, serait d'accord - je crois savoir ça, on est des élus, on nous parle, pas qu'à moi, le Val de l'Eyre pourra le confirmer - ce concessionnaire serait d'accord, moyennant un allongement de la durée de son contrat, pourquoi pas, avec une augmentation du tarif des péages des camions, - et là, moi je suis tout à fait d'accord puisque c'est ceux qui sont responsables qui paieraient - ils seraient d'accord pour le faire. Donc franchement, je trouve que c'est quand même biaisé de ne pas parler de ça alors que si le concessionnaire nous l'a dit, il n'y a pas de raison que l'État n'en ait pas connaissance.

C'est pour ça que moi, contrairement à François, mais je suis toujours d'accord avec François, je ne vais pas me prononcer pour un scénario. Je connais le truc des scénarios. Moi je l'ai vu avec mes deux échangeurs et à La Hume et à Gujan-Mestras. Les scénarios, Monsieur le sous-préfet, vous n'étiez pas là alors je peux vous le dire, on fait des scénarios parce qu'il faut en faire, parce que c'est comme ça, et on sait très bien ce qu'on va décider. Alors ça, ça ne me plaît pas. Donc moi je vous le dis, puisque ce n'est pas la peine de faire une concertation qui coûte très cher, mesdames les garantes de la concertation, parce que je connais très bien les AAI, je les connais très bien. Vous regarderez ce que j'ai pu faire au Sénat sur les AAI. Cela coûte très cher les concertations, donc la concertation, il faut qu'elle serve à quelque chose. Je vais continuer parce que je n'ai pas fini. Je regrette que le concessionnaire actuel, on n'en ait pas parlé.

Pour toutes ces raisons, je dis ce soir très très très clairement que la COBAS et les quatre villes du Sud Bassin, mais aussi la COBAN comme cela a été dit, nous nous opposons à l'intégration de l'A660 dans le périmètre de la concession. On s'y oppose, on n'a rien à y faire, rien du tout. Et quant aux normes autoroutières, je l'ai dit, elles ne sont pas les bienvenues. Donc ça, vous me répondez. Les normes environnementales, je pense qu'elles ne servent strictement à rien. Et vous ne nous faites pas 2x3 voies. Je l'ai dit, je vais plus vite. Le boulevard pour les usagers, j'en ai parlé aussi.

Donc l'intégration de l'A660 dans le périmètre de la concession se traduirait par la création d'un péage, notamment au niveau du Teich. Alors là, je m'y arrête quelques instants parce que la

COBAS a payé quand même, ça vous ne le savez pas, deux échangeurs. C'était prévu à 55 millions, c'est une opération remarquable. Alors là, l'État a fait quelque chose d'extraordinaire. Non, mais je le dis, les travaux ont été extraordinaires. Même la réalité des travaux où on n'a pas été trop gênés par les travaux. On a pu continuer en mode chantier à fonctionner. Cela a été extraordinaire. On n'a pas dépensé la totalité de ce qu'on devait dépenser, ça devait coûter 55 millions, fait extraordinaire, on a dépensé que 53 millions. C'est merveilleux, on a dépensé 53 millions, on est contents et on veut continuer. Mais on attend encore quelques réponses. Ce n'est pas le sujet ce soir. Simplement, ce que je veux dire, c'est qu'on a financé quand même 53 millions. Donc si vous ne nous écoutez pas et si vous nous mettez l'A660 dans le périmètre de la concession, il faut nous rembourser ces 53 millions. Je sais bien que l'État ne remboursera pas 53 millions, mais il faut que l'État au moins les mette dans les charges et conditions de la concession. C'est une créance de la COBAS et le concessionnaire, s'il prend l'A660, doit rembourser à la COBAS 53 millions. Ça, je n'en ai pas encore entendu parler et pourtant j'ai fait une motion à la Préfète, Madame Buccio. On a fait une motion, avec les quatre maires, on est allés à voir, on a fait plein de choses. C'est oublié ça, et on n'en entend pas parler là. Personne n'a parlé de cette créance de la COBAS. Ce n'est quand même pas bien, je vous le dis, ce n'est pas bien parce qu'il y va du principe d'égalité des citoyens devant les charges publiques. On ne peut pas payer deux fois. La COBAS a financé, sans aucune subvention, ces lourds travaux indispensables pour le désengorgement du territoire. Il n'est pas question que le contribuable paye deux fois, ça, ce n'est pas possible et nous on sera là pour l'empêcher.

Enfin la mise en concession avec péage, elle a entraîné, tu l'as dit très bien François, je fais très vite, un report immédiat d'une partie du trafic sur les axes secondaires impactant dramatiquement les voies internes et les centres-villes des quatre villes de la COBAS, mais aussi de Biganos, de Mios, on pourrait en rajouter.

J'en viens à ma conclusion. La COBAS s'oppose farouchement, je le redis parce que c'est important, à l'intégration de l'A660 dans le périmètre de la concession de l'A63. Nous n'avons rien à faire à ça. On s'oppose à tout péage et notamment celui du Teich numéro trois. Je demande qu'en cas d'intégration de l'A660, si on n'était pas entendus, de prendre en compte dans les charges et conditions de la concession la créance de la COBAS à hauteur de 53 millions. J'en profite aussi pour demander, parce qu'il faut être cohérent, le remboursement du coût de la liaison de Lacanau et de Mios jusqu'au Teich, financé par les collectivités au titre du CPER. Il y a eu un Contrat de Plan État-Région. Alors ce qu'a payé l'État, OK, mais il n'y a pas de raison de ne pas rembourser aussi et d'en faire une créance. Et je demande en cas de création de péages sur l'A63 et l'A660, et c'est mon dernier mot, la gratuité pour les habitants de la COBAS et de la COBAN. Voilà.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. On continue. On a bien noté la question sur l'environnement. Je vous laisse le soin de préparer les réponses et on va y venir. Je prends la question suivante de Monsieur qui avait déjà demandé.

Intervention du public

Bonsoir. Madame la Présidente de la COBAS m'a juste devancé parce c'est une excellente proposition que le concessionnaire qui va aujourd'hui jusqu'à Salles en l'occurrence, prenne la totalité jusqu'à la rocade. C'est tout simplement la seule et unique proposition qui doit être faite. Et effectivement, elle n'y est pas. Je pense que la DREAL pourrait très bien l'étudier et la mettre au centre des propositions. Je pense que là, Madame la présidente de la COBAS a parfaitement raison. Ce sont des choses qu'effectivement je voulais dire, elle a parlé avant moi, c'est normal, elle est présidente. Mais donc c'est la seule et unique solution qu'on peut envisager sur le bassin et le Val de l'Eyre.

Jean-Claude DUHARD (président d'honneur du COBARTEC)

Jean-Claude Duhard, président d'honneur du COBARTEC. Nous intéressons à l'évolution de la mobilité depuis 1998. Sur le sujet en question, j'approuve totalement la position du maire du Teich, de Madame des Esgaulx. Pourquoi ? Parce qu'aujourd'hui nous connaissons un véritable racket dans tant et tant de domaines. Alors d'abord, il y a la GPSO, maintenant il y aurait ça. Et puis qu'y aura-t-il par la suite ? Non, non, non. Et d'autant plus - je termine, vous voyez que je vais être clair - dans une période, c'est Monsieur Deluga qui l'a souligné où les sociétés d'autoroutes qui ont été bien sûr privatisées, se gorgent. Lisez les informations données par la presse du racket quasiment de la population, du moins des automobilistes. Donc opposition totale. Alors après on ne va pas chipoter entre savoir s'il doit y avoir le 3 ou le 1. Surtout nous sommes d'accord, nous sommes favorables à la poursuite de l'A660 jusqu'à Arcachon, mais pas type autoroutier comme l'a dit Madame des Esgaulx où j'ai vu qu'elle avait repris notre argumentation. Donc une pénétrante qui diffuse de la Teste à Arcachon. Ça me vient à l'esprit, lorsqu'ils ont créé l'A63, regardez ce qu'est devenue depuis l'ancienne nationale 10. Si vous avez l'occasion de perdre du temps, vous descendez de Bordeaux jusque vers le Sud et vous serez effarés de la non-prise en compte de cette route qui avait, malgré tout, beaucoup de qualités. Voilà, je vous remercie. Donc une opposition totale.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Alors on va répondre sur la question des normes environnementales et sur la question de l'extension de la concession.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Je laisserai Cyril répondre sur la question des normes environnementales. Sur la question de l'extension de la concession d'Atlandes en rajoutant les 35 kilomètres et en faisant payer un sur-péage dont tout le monde souhaiterait qu'il soit payé uniquement par les poids lourds. Donc cette méthode, c'est l'adossement. C'est une méthode qui a été largement utilisée historiquement pour étendre les concessions sur le réseau routier français. Mais depuis 2020, c'est quelque chose qui n'est plus possible juridiquement. L'adossement depuis 2020, il doit être limité à des sections courtes. Donc 35 kilomètres, c'est plus tellement court. Dans la continuité d'une section concédée : là on est dans la continuité d'une section concédée. Mais comme c'est une disposition dérogatoire au droit de la concurrence, c'est une disposition qui doit être justifiée par une impossibilité de trouver un concessionnaire indépendant qui pourrait construire et exploiter cette section. Or, dans le cas présent, les études qu'on a faites montrent que, non seulement on peut trouver un concessionnaire indépendant qui pourrait construire et exploiter cette section, mais qu'en plus la section serait équilibrée avec un péage relativement modeste par rapport aux autres péages qu'on voit partout ailleurs en France, sans subventions publiques. Donc on est typiquement dans quelque chose qu'on ne peut pas adosser. L'adossement est complètement impossible, on serait clairement dans un détournement du droit européen et français de la concurrence. Ce point a été vérifié. Et ce point, c'est le fait qu'on ait la certitude qu'on peut faire une concession autonome qui ne permet pas de déroger au droit de la concurrence. Donc voilà.

Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors, les mises aux normes environnementales l'A63 notamment, ça comprend : la mise en place de passage à faune, donc passage à grande faune au-dessus des voies et passages à petite faune aussi sous les voies. Il faut savoir qu'aujourd'hui sur l'A63, s'il y a un accident et qu'un camion se renverse par exemple, la totalité part dans la nature. Donc il faut mettre en place des bassins pour retenir les déversements possibles de l'A63. Donc ça aussi c'est à intégrer dans la mise aux normes environnementales. Cela comprend aussi tout un tas d'autres mesures que je vous invite, si vous avez accès au dossier de concertation, à regarder, à lire la page 52 où elles sont toutes détaillées, notamment la mise en place de plantations d'arbres à

certains endroits pour limiter la collision avec les oiseaux ou les chiroptères. Voilà, il y a énormément de mesures qui sont prévues et c'est ça une mise à niveau environnementale.

Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)

Merci beaucoup pour ces réponses.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Madame des Esgaulx, c'est faire les bassins comme ceux qu'on a faits sur les échangeurs de Césarée et La Hume. La mise à niveau environnementale de l'A660, elle est de 26 millions d'euros. Rien que la mise à niveau environnementale de la section. Mais le péage sur l'A660, c'est ce que je disais tout à l'heure, il sera proportionné à cet investissement. Donc ce n'est pas les 0,04€ par kilomètres de l'A63 sur l'A660. Et ce qui permet de faire ça, c'est justement la modalité de péage en free flow, avec les portiques entre chaque échangeur. Ça permet d'adapter finement le montant du péage aux travaux qui sont mis dans la concession. Et donc pour l'A660 uniquement aux travaux de mise à niveau environnementale. Pour l'A63 à la création de la troisième voie et à la mise à niveau environnementale. C'est pour ça que le montant de péage serait différencié entre les deux autoroutes.

Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)

Merci. C'étaient des précisions qu'on souhaitait vous apporter, même si vous n'en partagez peut-être pas l'analyse et la réponse. En tout cas, c'était important qu'on puisse aussi vous apporter ces précisions-là. Nous avons en tout cas noté clairement les interventions que vous aviez, les positions que vous exprimiez au nom de la COBAS Madame la Présidente. On a bien vu qu'il y avait le maire de Biganos, c'est le président de la CdC Val de l'Eyre, le maire de Belin-Béliet. Mais ce que je vous propose, parce qu'il y avait quelques mains qui s'étaient levées précédemment, de laisser peut-être dans la salle derrière vous, mais on ne vous a pas oublié messieurs les présidents et maires.

Jean VEYRAT (animateur)

On reviendra vers vous. Monsieur a été très patient, je vous passe la parole.

Intervention du public

Bonjour. Monsieur Taraud. Je vais essayer de faire rapide sur trois points. Le premier, juste pour rétablir une vérité. Je crois que vous avez fait une erreur dans l'impression. Quand il a été évoqué entre 17% et 29% de camions, vous avez repris le chiffre et vous avez dit 17% à 18%. Donc je pense qu'il y a une erreur d'impression ou une mauvaise foi.

La deuxième chose, j'aimerais savoir s'il y a une étude socio-économique qui a été faite par rapport aux habitants ? Je m'explique. La crise des Gilets Jaunes, on a bien vu qu'une des raisons qui a fait qu'elle est apparue de manière aussi vigoureuse, on va dire, une chose qui a cristallisé cette crise, c'est quand même les péages. Aujourd'hui vous allez mettre un péage sur un territoire. Je pense que personne ici ne pourra me contredire si je dis que le Val de l'Eyre notamment et le Sud COBAN se sont fortement développés. Ils se sont fortement développés parce qu'ils sont à la croisée du bassin d'Arcachon et de la Métropole bordelaise qui, de par le prix du foncier, a poussé les gens à aller habiter là-bas. Et là, j'ai fait un bref calcul à 1,40€ l'aller 1,40€ le retour, on est à 100€ par mois pour la personne qui va travailler cinq jours par semaine sur la Métropole. Donc vous allez paupériser encore plus une population qui déjà a fui des fonciers parce qu'elle n'avait juste pas les moyens de se loger. Je pense qu'en termes d'équité et d'accès au territoire, et quand je dis "territoire", c'est le territoire dans sa globalité, on peut difficilement faire pire. Au-delà de ça, quand je vous entends dire que le tarif sera de 1,40€, ce qui peut paraître assez raisonnable, que sur la portion de l'A660, on sera même bien en deçà. Preuve en est aujourd'hui même qu'on subit une augmentation de 5% à l'échelle nationale. Donc 1,40€ en 2033, combien cela représentera-t-il en 2034 ? En 2036 ? Sachant qu'il y a une augmentation constante et sachant que c'est un axe qui est quand même très fréquenté et donc qu'il y aura un réel intérêt pour un investisseur privé, puisque ça reste de l'investissement, pour une société autoroutière de pouvoir gagner de l'argent sur cet axe.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci, je vous passe la parole tout de suite.

Intervention du public

Bonjour. Auxi, Mauleon, je travaille au centre d'entretien et d'intervention de la DIRA à Mios. Je m'occupe de l'exploitation et les scénarios proposés, je trouve que c'est très aléatoire et tout ce qu'on s'aperçoit, c'est le désengagement de l'État à tous les niveaux. Je parle en connaissance, de cause sur l'ancienne nationale 10 qui est passée A63. On a fait un cadeau au concessionnaire, on a refait les ouvrages d'art. C'est vrai ou pas vrai ? Il y a ça.

En plus, autre chose, le réseau est saturé par les poids lourds comme vous avez dit et tous les chiffres que vous avez dits. Les poids lourds saturent le réseau depuis l'échangeur 22 jusqu'à Bordeaux, c'est saturé que pour les poids lourds. Alors la proposition sur le scénario numéro 3 que vous faites sur 7 kilomètres, qui va partir de Gradignan qui va ressortir à l'échangeur 25, c'est exactement un pansement sur une jambe cassée. Parce que la saturation de la circulation, elle repart de l'échangeur 22 jusqu'à 26. Alors 7 kilomètres, vous n'avez rien avancé.

Normalement, le premier projet pour les poids lourds, c'était le ferroutage qui a été abandonné. On a mis des portiques de l'écotaxe, on a travaillé toutes les nuits pour les poser, c'est tombé à l'eau sur l'A660 et l'A63. On veut faire payer l'A660 qui est une honte, parce que c'était payé par le contribuable et la communauté de communes de la COBAS. Et là, on nous demande de payer pour aller à Bordeaux. Et les concessionnaires, eux, ils se gavent. Atlandes se gave. VINCI va se gaver. 5% d'augmentation.

Je connais le problème de l'exploitation. Quand il y a un accident, tout est bloqué par les poids lourds. On ne peut pas prendre le réseau secondaire parce que le réseau secondaire n'est pas adapté. C'est foutu. Le seul moyen qu'il y a, c'est le ferroutage ou payer la mise à 2x3 voies par le concessionnaire, mais pas à payer. Comme exactement Saint-André-de-Cubzac jusqu'à la rocade, on ne paye pas.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Je viens de l'autre côté de la salle parce que pour l'instant j'ai fait que ce côté et puis après cette question, on fera les réponses aux trois qui ont suivi. Monsieur.

Intervention du public

Bonjour à tous ! Arnaud Meunier, habitant de Mios. Je me suis livré à un petit calcul parce que Madame, vous nous annoncez des tarifs complètement dérisoires en ce qui concerne les véhicules légers. Et moi je vais vous prouver par A + B que c'est tout à fait le contraire. Je me suis livré à quelques calculs à raison de 0,04€ par kilomètre pour un véhicule léger et 0,20€ pour un poids lourd. 0,20€ hors taxes. Si on prend sur une base de 100 véhicules 75% de véhicules légers, soit 75 voitures et 25 poids lourds. Vous, vous raisonnez uniquement en termes de trafic. Moi j'aimerais raisonner en termes de tonnage, ce qui nous apporte complètement autre chose. Donc, au niveau des péages que vous annoncez, 75 véhicules vont rapporter pour 100 kilomètres parcourus, 300 €. La même chose pour les 25 poids lourds va rapporter 1 500 €. Si on raisonne en termes de tonnage, les 75 véhicules légers nous font à

peu près 112 tonnes. Et donc on va rapporter 300 € de péages pour 112 tonnes, ce qui fait la tonne à 2,66 € pour les véhicules légers j'entends bien. Si on prend pour les poids lourds, 25 poids lourds de 40 tonnes représentent 1000 tonnes, ce qui nous amène de 1 500 € pour 1000 tonnes pour 100 kilomètres parcourus, ce qui nous donne une tonne à 1,50 €. Vous voyez qu'il y a quand même un problème dans ce que vous annoncez. Et ce qui représente quand même 64% de la charge des véhicules légers en termes de tonnage. Donc maintenant j'aimerais comprendre votre logique de calcul et si vous pouvez me l'expliquer, j'en serais très content.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. La première question portait donc sur le coût pour l'utilisateur. Monsieur a expliqué 100 € par mois, c'est bien ça le chiffre que vous donniez. Et qu'est-ce que ça représente comme charge ? 114 €, quelqu'un a précisé.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors c'est 56 € par mois pour un véhicule. $1,40€ \times 2 = 2,80€ \times 5 \times 4 = 56€$. Je parle en jours ouvrés, je considère du domicile-travail. Je ne parle pas des trajets éventuels du week-end. Donc 56€, j'entends que ça peut être une somme importante sur certains budgets. Alors il faut savoir que les concessionnaires ont souvent des politiques commerciales de propositions d'abonnements pour les personnes qui font des trajets quotidiens qui permettent de diminuer cette charge. Et il y a également dans certains endroits les collectivités territoriales qui abondent pour leurs habitants. Je dis dans certains endroits, Madame des Esgaulx.

Jean VEYRAT (animateur)

La question de Monsieur sur la charge que représente le péage rapportée au tonnage.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Ok, alors sur la façon dont vous calculez, j'entends votre calcul sur le tonnage. Sauf que ce n'est pas comme ça qu'on calcule le rapport entre tarif VL et tarif PL. Et il y a une réglementation qui fixe un maximum de rapport pour qu'il y ait une égalité de traitement devant le péage. Et ce rapport ne peut pas être trop important. Et il se trouve que le rapport entre le péage VL et le péage PL qu'on propose là est au maximum de ce qu'on peut avoir. C'est même le maximum entre du TTC et du hors taxe, alors que normalement ça doit être du maximum

entre du hors taxe et du hors taxe. Donc après c'est un mode de calcul qui est juste, mais qui n'est pas celui qui est utilisé.

Jean VEYRAT (animateur)

Donc il y avait une intervention sur le ferroutage comme solution. Est-ce qu'on pourrait avoir une réponse sur cette proposition ?

Michel DUZELIER (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Le ferroutage s'inscrit dans une politique globale, avec une diversité de solutions. Là, ce qui est dans les cartons, c'est l'autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre qui nécessite en fait... Je suis désolé, Madame la Présidente, je vous précise les projets qui sont actuellement en cours d'étude. Donc, c'est Brittany Ferry qui porte ce projet entre Cherbourg et Mouguerre, qui nécessite des mises à gabarit de tunnels et bien entendu des aménagements aux deux extrémités à Cherbourg et à Mouguerre. Il y a aussi, à une plus longue échéance, l'autoroute Atlantique, qui aujourd'hui est entre le nord de la France, qui passe par Paris, Poitiers et qui vient sur le sud de la France. Après le ferroutage, ça nécessite d'avoir une réflexion sur les points d'arrivée et de départ justement pour avoir des connexions. On a eu l'an dernier une conférence sur la logistique, notamment pour mettre en relation à la fois les gens du ferroviaire, mais aussi du maritime. Et on poursuit ces réflexions justement dans cet esprit de, je dirais, d'approche aussi multimodale, d'avoir des alternatives à la route. Donc cela nécessite du temps.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Comme nous l'avons dit, il y a aussi des personnes qui suivent la réunion à distance, donc via l'application Zoom. Monsieur Vignot notamment avait une question. Donc on va vous mettre à l'image. Si vous avez une caméra, vous pouvez l'activer. En tout cas, vous pouvez poser votre question. Je crois que votre micro est ouvert.

Intervention du public

Benjamin Vignot. Donc moi je parle en mon nom, c'est-à-dire un citoyen lambda qui fait le trajet quotidien de Mios vers Mérignac pour aller travailler. C'était pour exprimer mon point de vue sur le scénario 1 : on ne fait rien. On l'a vu il y a 8 fois plus de chance quand même d'avoir un accident sur ce tronçon d'autoroute que sur un autre. Donc évidemment, si je vais au travail, c'est pour revenir en bonne condition. Donc ça, ce n'est pas acceptable.

Et sur le scénario 3, c'est la même chose, c'est-à-dire qu'on va déporter un bouchon. Donc pour moi ce n'est pas satisfaisant. Le scénario 2, c'est le pire. On va scinder le département, le territoire. On en a déjà parlé. Monsieur évoquait, je n'ai pas retenu son nom, la somme de 100€ par mois pour aller travailler. Je pense que je représente beaucoup de personnes qui font ce trajet quotidiennement pour aller travailler. Ce n'est pas acceptable. On est sur un même département, on ne peut pas scinder le département comme ça avec un péage. Il y a le trajet domicile-travail, mais il y a aussi le trajet parce que j'ai un fils qui est dans un club sportif. Évidemment, il y a des déplacements entre Biganos et des communes de Bordeaux, de la périphérie. Donc ça veut dire aussi des trajets le week-end, donc aussi des péages le week-end.

Sur le ferroutage, on a parlé de 87 camions, 87 camions et si on prend l'hypothèse de 25% de camions sur 86 000 véhicules, à l'horizon 2036, ça ne fait rien, ça fait 0,4% si on reprend les chiffres. Donc, ça ne va rien décongestionner. On a dit qu'il y a 25% des camions à peu près, entre 17% et 29% d'après les chiffres. C'était juste pour rappeler qu'un camion n'impacte pas le trafic comme une voiture. Les relances d'un camion sont beaucoup plus lentes qu'une voiture. Donc il faut faire aussi la part des choses là-dessus.

Donc évidemment, le scénario 2, c'est impossible. Alors moi je n'ai pas de proposition à part dire qu'effectivement les habitants du bassin ne doivent pas payer ce péage. Il faut faire quand même des travaux pour décongestionner. Ça ne pourra pas rester comme ça. Mais il faut que ça soit gratuit pour les habitants de la COBAS, de la COBAN et du Val de l'Eyre pour ne pas scinder le département.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci Monsieur Vignot. Je passe la parole ici à Monsieur.

Bruno BUREAU (président de la CdC du Val de l'Eyre, maire de Salles)

Je ne vais pas revenir sur tout ce qui a été dit, notamment sur ce qu'ont dit mes collègues. Bruno Bureau, je suis le président de la Communauté de communes du Val de l'Eyre et le maire de Salles. Je ne vais pas revenir sur ce qu'ont dit Marie-Hélène ou François. Je pense qu'on est tous d'accord là-dessus et on s'est tous prononcés sur le sujet. L'État nous propose 3 choix, la peste et le choléra. C'est-à-dire que de toute façon on a le choix entre les deux parce qu'il n'y a aucun des choix qui est bon. Il y en a un où on ne fait rien, il y en a un où on déplace le problème un petit peu plus loin et il y en a un autre où, pour aller travailler, il va falloir payer.

Alors qu'on ne choisit pas de payer, on ne choisit pas d'aller travailler loin ou d'avoir des déplacements pendulaires par plaisir. On choisit juste parce qu'on va là où est le travail et que le travail, on sait très bien qu'aujourd'hui, avec en plus les problèmes qu'on a au niveau de l'artificialisation des sols, des PLU, du SCOT et tout ça, on ne peut pas forcément faire ce qu'on veut au niveau du développement des zones d'activité. Donc faire du développement local et économique, ça devient compliqué. Mais maintenant, il faudrait en plus payer pour aller travailler. Donc je pense que ça, ce n'est pas entendable.

On nous propose trois pistes. Mais pourquoi la quatrième, elle, a été occultée ? Qui a demandé une autoroute ? Personne. Par contre, une voie à 110 qui irait de Salles jusqu'à Bordeaux en 2x3 voies, ça évite la mise en concession autoroutière. Et ça évite surtout d'avoir une voie à très grande vitesse. Marie-Hélène le disait très bien tout à l'heure, on ne cherche pas à aller à 130 jusqu'à Bordeaux. Si déjà on allait jusqu'à 110 et qu'on pouvait éviter d'avoir tous les camions tous les jours, d'avoir ce genre de choses ou d'au moins d'avoir plus de voies. Alors le scénario à 3 voies, c'est peut-être la bonne chose, surtout quand on voit les problèmes de sécurité pour ceux qui l'empruntent régulièrement. Mais je pense que, aujourd'hui, on pourrait peut-être travailler sur une autre piste qui n'est pas une concession autoroutière, mais une mise en voie rapide comme on peut le voir d'ailleurs régulièrement en Bretagne. Puisque vous regardez en Bretagne, il n'y a aucune voie payante, aucune. Non, il n'y a pas de trois voies, mais il n'y a aucune voie payante aujourd'hui en Bretagne. Alors ici, je sais que c'est le pays d'Aliénor et pas celui d'Anne de Bretagne, mais enfin quand même, on pourrait peut-être trouver un compromis entre les deux. Mise en 2x3 voies sans normes autoroutières. Je pense que ça coûterait quand même beaucoup moins cher et ça répondrait à tout ce qu'on attend. Parce qu'on ne demande pas à rouler à 130 pour aller jusqu'à Bordeaux, on demande juste d'y aller gratuitement.

Parce que ça, par contre, on est tous d'accord sur le sujet. S'il y a bien un point qu'on ne voudra pas et sur lequel on se battra tous, c'est sur le péage sur nos territoires. L'État ferait mieux d'abord de s'occuper, quelqu'un l'a dit tout à l'heure, du ferroutage, c'est une bonne chose, mais on ferait mieux de s'occuper du fait qu'à Langon, ils sont obligés de payer pour aller bosser et qu'aujourd'hui, on ferait mieux de leur faire la gratuité à eux. Il n'est pas normal que, sur un même département, on soit obligé pour rejoindre la capitale bordelaise de payer, que ce soit de Langon ou d'Arcachon.

Cyrille DECLERCQ (maire de Belin-Béliet)

Bonsoir. Cyrille Declercq, je suis maire de Belin-Béliet. Je vais compléter tout ce qui a pu être dit. Je voudrais aborder un autre point. Vous nous avez interrogés il y a quelque temps de cela

au niveau des collectivités pour savoir ce qu'on pensait du sujet. La collectivité du Val de l'Eyre a répondu à cela avec une proposition. On ne la voit pas du tout apparaître. Donc finalement, à quoi servait de nous le demander ? Ça ne servait strictement à rien. Vous avez proposé vos propositions. J'entends vos propositions. Ce ne sont pas obligatoirement les nôtres.

Moi, je voudrais aborder un autre point qui peut peut-être paraître farfelu, mais néanmoins on parle tous de problèmes d'environnement et notamment de pollution. Dans le cadre du SYBARVAL, on a abordé ce problème il y a quelque temps déjà, deux années de suite et on a regardé les problèmes de pollution atmosphérique par rapport à ce que nous connaissons sur donc sur notre territoire. Évidemment, il était très haut, mais quand on retire ce qui est lié à l'autoroute, il est beaucoup moindre. C'est-à-dire que nous, habitants du secteur, on ne pollue pas autant que cela, contrairement à ce qu'on puisse le faire apparaître. Et le SYBARVAL l'a très bien fait apparaître dans ses représentations.

Autre point que je voudrais aborder sur le point farfelu que je vous évoquais il y a quelques secondes. Mais s'il y a de l'espace central entre les deux voies autoroutières aujourd'hui disponible. Mais pourquoi on ne fait pas un RER entre les deux qui permettrait justement d'éviter tout ce monde sur ces voies autoroutières ? Les gens de par exemple de Lugos, de Belin, de Salles, de Cestas et autres pourraient très bien venir et les rejoindre par un covoiturage avec des parkings de covoiturage pour les emmener à la Métropole locale. Pourquoi on ne le fait pas ce genre de choses ? Alors c'est peut-être farfelu, mais ça mérite peut-être une réflexion. Et là, on va éliminer aussi des véhicules sur les deux voies autoroutières. C'est peut-être faisable. Je rappellerai quand même qu'à l'approche de Paris sur l'A10, ce n'est pas ce n'est pas une voie ferroviaire, ce sont des bus qui permettent, avec des parkings, de venir rejoindre ces bus et de regagner la capitale ou la proche capitale pour justement éviter l'engorgement. Pourquoi on ne fait pas quelque chose de similaire ? Pourquoi ? C'est peut-être faisable ?

Moi je suis une petite ville qui se trouve sur la nationale 10. Haut lieu accidentogène avant que l'autoroute A63 existe. Qu'est-ce qu'on va voir ? On va avoir un retour sur ces voies-là, en période d'été notamment, où les gens vont arriver du Nord fatigués à 5h du matin, 6h du matin et qui vont de nouveau créer des accidents comme on l'a connu avec de nombreux morts. C'est peut-être quelque chose qu'il faut peut-être penser aussi et éviter.

Et puis au-delà de cela, je vais faire référence à Saugnac-et-Muret et qui connaît déjà le phénomène de l'A63 à péage. Ils ont eu, ils ont de gros problèmes tous les jours par les voies attenantes. Parce qu'avec les moyens de GPS et autres, eh bien ça circule de partout. Aujourd'hui, nos systèmes routiers en milieu rural ne sont absolument pas adaptés pour recevoir cette circulation. Ou alors L'État prend en charge toutes nos voies rurales sans exception, et nous les calibre adéquatement. Parce que nous, collectivités, on n'aura pas les

moyens de le faire. Je tiens à préciser de plus qu'avec les incendies de l'été, toutes les voies communales qui sont en train déjà d'être dégradées pour la gestion des forêts comme l'abattage des bois, qui va les prendre en charge aussi, ces voies rurales ? Aujourd'hui, personne ne nous en parle. J'attends vivement qu'on vienne auprès de nous pour nous en parler. Et ça, c'est quelque chose en plus que vous allez nous mettre. Je pense que ça mérite réflexion. On pourrait dire bien d'autres choses.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Monsieur Lafon, allez-y.

Bruno LAFON (président de la COBAN, maire de Biganos)

Bonsoir messieurs-dames. Bruno Lafon, je suis le président de la Communauté du Bassin d'Arcachon Nord. Je suis désolé, nous étions en bureau en conseil communautaire et nous avons d'ailleurs parlé de sujet. Je n'ai peut-être pas entendu tout ce qui a été dit, mais nous représentons 70 000 habitants. Il y a trois communes qui seraient particulièrement impactées. Cela va reprendre les éléments qui viennent d'être dits par Cyrille Declercq. C'est-à-dire que Biganos, Mios et Marcheprime verraient leur ville et leur réseau secondaire complètement englué par les camions. Parce que, pour quand même pratiquer cette route depuis mon enfance, quand l'autoroute a été créée, on a bien vu comment ça s'est déplacé. Et ça s'est déplacé.

Donc il est hors de question que nos populations ici paient pour aller travailler à Bordeaux. Un péage d'abord, parce que ça a été dit par un collègue à moi hier soir lors de ses vœux, on revient au Moyen Âge où on paye des taxes pour aller travailler. Donc ça, il en est hors de question. Je suis également solidaire de mes collègues du Sud qui ont quand même payé leur autoroute pour désengorger la partie sud du bassin et aujourd'hui on vient leur demander de payer un péage aussi. Et alors pourquoi je vous disais que l'on connaît l'autoroute ? Moi j'ai connu l'époque où c'était la voie directe. Qu'est-ce qui pose problème aujourd'hui ? Ce sont les camions. Et il n'y a pas de solution pour les camions. Parce que je suis arrivé au moment où vous donniez les chiffres des camions. Il va falloir que vous les révisions parce qu'à mon avis, 17 % de camions par rapport aux voitures... Alors bien sûr, si vous prenez les voitures d'été, quand ils s'en vont en vacances proportionnellement aux camions qui n'y sont pas, moi pour le prendre trois ou quatre fois par semaine pour aller à Bordeaux, c'est un défilé de camions perpétuels. C'est une file de camions ! Vous mettez un péage pour ces camions, vous nous laissez deux voies tranquilles et on s'en ira à 100 ou 110 si vous voulez, on sera très contents d'aller là-bas.

Dernière chose que je voudrais évoquer, c'est l'aménagement du territoire. C'était très bien dit par une personne tout à l'heure. Nous aujourd'hui, par l'urbanisme, un emploi sur deux est à Bordeaux. Il y a un emploi ici, mais l'autre, il est à Bordeaux. Alors nous, nous avons de la chance, nous avons le TER. Mais attention, le TER ici, il est déjà, pas saturé, mais si lui il n'est pas saturé, nos parkings sont saturés et là on a aucune aide de l'État. J'en ai une deuxième moi ici dans ma ville il y a 400 camions jour. Mais j'attends encore que l'État m'aide pour les sortir. J'ai voulu faire une voie d'évitement. On m'a obligé à avoir une station de décantation, un bassin de rétention. Résultat, c'était tellement cher qu'on a tout arrêté et donc les camions continuent à venir alimenter l'usine. Alors on va me dire oui, mais l'industriel a qu'à le faire, il fait ce qu'il peut, mais nous, on lui doit aussi l'aménagement du territoire.

Donc nous, en ce qui nous concerne, la COBAN, cet après-midi, nous délibérons comme la COBAS : contre parce qu'on n'admet pas que ce soit nos populations qui paient pour mettre en état une autoroute pour des camions qui viennent du sud de l'Europe, qui alimentent le nord de l'Europe, qui sont en transit. Et moi qui suis un forestier qui capte le carbone pour Bordeaux avec nos forêts, on est pénalisé par ces camions qui polluent alors que nos références seraient extraordinaires s'ils ne passaient pas à travers notre territoire sans payer. Et je redis que si vous les faites payer, ils passeront par les routes secondaires comme ils font à Saugnac dans les Landes où ils se débrouillent à revenir. Et on a beau interdire, on n'en interdit pas tout.

Honnêtement, bien sûr qu'il la faut, mais pas dans ces conditions. Et je voulais apporter mon soutien à tout ce qui a dû être dit tout à l'heure. Bien sûr, j'ai entendu ce que vous avez dit, mes chers collègues du Val de l'Eyre, et la COBAN sera solidaire de ne pas accepter un péage pour nos populations et encore moins au Teich. Mais quelle idée de vouloir faire payer deux péages au Teich et à Cestas ! Non, mais attendez qu'on le paie encore à Bordeaux, on se dit déjà c'est une aberration. Mais au Teich ! Mais sincèrement, j'aurais voulu faire des études moi, pour être à ce niveau-là. Merci.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Je vous ai vu, je vais venir. Il y a eu plusieurs propositions qui ont été faites dans les différentes interventions. Je les prends dans l'ordre, celle d'une voie rapide, donc pas aux caractéristiques autoroutières à 2x3 voies. Est-ce que c'est une possibilité ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Quand on veut faire des économies, on peut se dire que passer de 130 km/h à 110 km/h, ça permet de faire des économies. Quand éventuellement on fait un tracé neuf, qu'on a beaucoup

de terrassement et que le fait de réduire les caractéristiques routières permet de limiter les terrassements qui sont un poste qui est très cher. Là il y a zéro terrassement puisqu'on est dans le terre-plein central qui pour le moins est déjà terrassé. Et les caractéristiques sont déjà fixées puisqu'on a l'axe. Donc en fait qu'on rajoute une voie pour la mettre à 110 km/h ou la mettre à 130 km/h, c'est strictement le même prix. Et à 110 km/h, il faudra également faire la mise aux normes et tout mettre aux normes en termes d'environnement, etc. Donc en fait, on ne peut pas espérer d'économies par une réduction des caractéristiques, puisque cette réduction, elle ne peut pas exister. En plus, il y a, je persiste et je signe entre 18-17-19% de PL suivant les sections, ce sont les comptages annuels de la DIRA que nous avons et qui sont dans le dossier en page 34, ce qui fait que le reste 80-81-82%, ce sont bien des véhicules légers et notamment des véhicules légers qui font du domicile-travail. Donc ce ne sont pas uniquement des PL qui font du grand transit depuis l'Espagne jusqu'au nord de la France. On ne pourrait pas réduire en plus les largeurs de voies quand on a quand même un taux de PL qui n'est pas négligeable. Parce que je ne peux pas dire que 17% ou 19% de PL, c'est quelque chose qui est négligeable.

Jean VEYRAT (animateur)

Il y avait une autre proposition qui était celle de réaliser une voie ferroviaire sur le terre-plein central.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors je ne suis pas spécialiste du ferroviaire, mais ça me semble délicat. Je ne vois pas où on mettrait les gares, comment on pourrait accéder aux gares, en traversant les trois voies, enfin les deux voies de l'autoroute ? Alors après il y a effectivement des arrêts qui peuvent être faits. Tout à fait, ça, c'est effectivement vrai. Et pour ce dont vous parliez d'avoir des autocars qui sont sur la section d'A63, je dirais que la voie réservée, la VR2+, tel qu'elle est prévue, que ce soit dans le scénario 2 ou dans le scénario 3, elle serait autorisée aux autocars et ça permettrait, si des autocars le souhaitent, de la prendre. Sachant qu'actuellement ils sont plutôt sur les voiries parallèles parce que ça permet une desserte plus fine du territoire.

Jean VEYRAT (animateur)

Ce n'était pas une proposition, c'était plutôt une inquiétude sur le report de trafic dans les bourgs, à la fois comme risque d'accident et aussi comme une nuisance pour le cadre de vie des habitants. Qu'est-ce qu'on peut faire pour lutter contre le report de trafic et notamment

Monsieur parlait aussi de l'exemple des GPS qui maintenant peuvent guider les voitures vers les bourgs.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors tout d'abord, les reports de trafic ont été calculés pour tous les scénarios et ils sont indiqués en page 68 et 69 du dossier de concertation. Donc il y a effectivement des reports de trafic dans le cas d'une mise à péage qui sont un peu plus importants que dans les autres options. Sachant que, de toute façon, du report de trafic actuellement il y en a quand il y a de la congestion et donc même s'il y a du péage et du coup peut-être du report de trafic, mais moins de congestion et du coup moins de report de trafic dû à la congestion, ça peut donner les résultats qui sont présentés dans le dossier. Ce qui est prévu, ce sont effectivement des interdictions de PL en transit dans les communes. Après effectivement, il y a toujours un petit pourcentage de gens qui ne respectent pas les interdictions. Voilà.

Jean VEYRAT (animateur)

Dernière proposition qui avait été faite, c'était celle de mettre un péage uniquement pour les camions, pour les poids lourds. Est-ce que c'est possible ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors, dans le cadre d'une concession, il n'est pas possible de faire payer uniquement les poids lourds. En revanche, c'est ce que je vous ai indiqué tout à l'heure, on a poussé au maximum le curseur du taux PL/VL.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Je passe la parole à Monsieur. Ensuite j'irai voir Madame. Puis ensuite il y a une question qui a été posée par écrite et je vous ai vu. J'arriverai ensuite de ce côté de la salle, Monsieur.

Intervention du public

Oui, bonsoir. Je suis habitant du Teich. Bon, deux choses dans votre projet parce qu'en en fin de compte, il y a deux projets. Il y a l'A63 et l'A660. Pour l'A660, on parle du trajet domicile-travail, mais il n'y a pas que ça. On a deux grandes zones commerciales et artisanales autour

du bassin. C'est Biganos d'un côté et la Teste de l'autre. Je ne vois pas comment quelqu'un irait d'une zone à l'autre ou un habitant et payer pour aller faire ses courses. Donc déjà je pense que l'A660 est hors sujet sur l'A63 qui effectivement a beaucoup de trafic. Et vous dites trafic nord-sud. Mais il n'y a pas que le trafic nord-sud. Pour les camions, c'est à peu près 60% qui vont en Nord-Sud et 40% qui vont vers l'est, qui passent par Angoulême, Guéret et rejoindre l'est de l'Europe. Donc effectivement, je connais quelqu'un qui travaille dans une société autoroutière et je confirme ce qui a été dit tout à l'heure, ils peuvent se satisfaire du paiement des camions pour être en viabilité économique. Au-delà de ça, on dit que les sociétés d'autoroutes peuvent gagner beaucoup d'argent en faisant ça. Mais à ce moment-là, pourquoi les territoires ne font pas payer eux-mêmes les camions ? Ce serait peut-être possible. Je ne sais pas. Un péage pour les camions et qui rentrerait dans la poche des collectivités locales.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Madame, je vous passe le micro.

Intervention du public

Alors moi ce n'était pas une question, c'était juste un complément. Je rejoins le monsieur. Alors déjà, il n'y a pas que les trajets domicile-travail, heureusement, on sait que nous sommes bons qu'à travailler pour l'État. Les grèves en font foi. Mais il faut penser aussi aux personnes qui vont en Métropole pour se soigner. Ou ceux qui veulent un petit peu de culture. La culture ne fait jamais de mal et ça, il faut y penser. Donc votre histoire de compter que cinq jours, ça veut dire je ne suis bon qu'à travailler. Je reste chez moi le week-end, je paie pour aller faire mes courses. Comme dit le monsieur, je ne me soigne pas, je ne me cultive pas et tout va bien. Faut penser aussi à ça, on n'est pas bons qu'à payer.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Il y a une question qui avait été posée par écrit par quelqu'un qui n'avait pas pu rester pour la suite de la réunion. Est-ce qu'on peut juste lire in extenso la question qui a été posée ?

Modératrice des échanges en ligne

Alors je vais la résumer parce qu'elle est assez longue. Cela faisait référence au pourcentage de poids lourd qui a longuement été évoqué. La personne se demandait s'il ne serait pas plus pertinent en fait de prendre en compte la surface représentée par un poids lourd plutôt que le

nombre de poids lourds sur le pourcentage total de véhicules. La personne faisant référence au fait qu'un poids lourd représente trois véhicules légers de type voiture et six motos, et qu'il aurait été peut-être plus pertinent dans le raisonnement initial de prendre en compte le rôle des poids lourds dans les bouchons rapportés à leur surface d'occupation de la chaussée. J'espère ne pas avoir trahi l'esprit de sa question.

Jean VEYRAT (animateur)

Est-ce que vous pouvez tout de suite peut-être répondre à ce point et ensuite on reviendra à la proposition de Monsieur.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors classiquement, on considère plutôt que c'est deux et demi. Quand je vous ai dit tout à l'heure qu'effectivement la section était en limite de capacité, la limite de capacité à les calculer comme ça, en calculant qu'un poids lourd occupe plus d'espace qu'un véhicule. C'est ce qu'on appelle les UVP et on est en limite de capacité quand on a 1800 UVP par voie. Donc là on est en limite de capacité assez souvent. UVP : unité de véhicule particulier. Donc c'est 1 camion qui vaut 2 UVP.

Jean VEYRAT (animateur)

Il y avait une proposition de Monsieur qui était plutôt par rapport aux poids lourds : est-ce que les collectivités peuvent percevoir un péage pour les poids lourds ou de manière plus globale ? Je ne sais pas si c'est une question juridique ou une question politique, mais est-ce qu'on peut apporter quelques éléments de précisions sur cette proposition ?

Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)

Écoutez, à ce stade, on la prend, on n'a pas de réponse, mais c'est une question qu'on va approfondir. Effectivement. Merci de nous l'avoir posée. On n'a pas la réponse là, à ce stade. On vous le dit de manière très transparente. Mais comme vous le savez, en concertation publique ce qui est important, c'est qu'il y a un certain nombre de questions sur lesquelles on peut vous répondre instantanément et d'autres que l'on prend et qui nécessiteraient effectivement qu'on y travaille probablement, s'il y a des réponses à intervenir dans les réunions de concertation qui vont suivre et puis ça viendra enrichir la concertation elle-même.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Je passe la parole à Monsieur qui est depuis très longtemps.

Intervention du public

Bonjour, Claude Messier, je suis un usager. Deux questions. Déjà on va payer pour la GPSO, pour la grande ligne à grande vitesse, 8€ par personne, sur nos impôts, pour toutes les villes qui sont autour de la grande ligne à grande vitesse. Donc on peut faire payer tout tous les contribuables de toute la Gironde pour cette partie-là, on peut remettre ça. Je suis d'accord aux propositions qui ont été faites.

Intervention du public

Il y a un autre dossier qu'on oublie et c'est une erreur qui a été faite à l'origine de cette autoroute et c'est le raccordement à la rocade. Le cinquième sujet pour le dossier, puisqu'on avait une proposition auparavant. La cinquième proposition, c'est : quand est-ce que l'Etat va enfin éviter que l'autoroute ou la trois voies débouche sur Bordeaux ? Il faut ne plus passer par la rocade. On en parle déjà de faire un autre pont de Bordeaux en amont. C'est nécessaire de faire une autoroute qui passe sans la rocade et là vous verrez qu'on aura déjà moins de trafic et de ralentissement. Et on le voit bien, quand on arrive sur la rocade, c'est bouché, tous les camions sont là, la rocade est bloquée. Bien sûr que ça bloque tout le reste si on passe les camions puisqu'ils ne prennent pas le train, ce qui est malheureux. Mais en Suisse, tous les trains prennent les camions, ils n'ont pas le droit de traverser la Suisse sans prendre des trains. Qu'est-ce qu'on attend ? Merci.

Philippe GAUBERT (conseiller municipal de Gujan-Mestras)

Philippe Gaubert, conseiller municipal de Gujan-Mestras, Europe Écologie Les Verts. D'abord, je voudrais remercier la commission du débat public parce que je trouve en effet que c'est un débat qui a une certaine tenue où chacun peut peu s'exprimer. Après ça, je voudrais parler d'un grand absent, vraiment d'un grand absent. C'est le climat et la transition écologique. J'ai eu l'impression d'écouter jusqu'à maintenant un débat des années 80 quand je travaillais à l'équipement. Je remercie Monsieur Cyrille Declercq d'avoir parlé un peu d'environnement. Il a été le seul. Je m'adresserai, étant un ancien de l'équipement, à la DREAL, qui est la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, et je lui rappellerai ces propos très récents d'Emmanuel Macron qui disait qu'il faut baisser très rapidement les gaz à effet de serre de 230 millions à 140 millions de tonnes. Oh c'était il y a très longtemps, c'était le 28 janvier 2023. Et il nous disait il faut doubler l'effort. Je m'adresse à la commission du débat

public parce qu'aujourd'hui je m'adresse à vous, mesdames les garants, est-ce que ce le débat a intégré cette question ? Je ne l'ai pas entendue. Alors, naturellement, tout le monde est contre le péage. Mais avec de l'argent public, il faut faire des choix et les choix peuvent être multiples. En effet, on a parlé et on parle largement de l'autoroute, mais il y a bien d'autres choix de mobilité et demain, en 2050, il y aura peut-être bien d'autres formes de mobilité. Je voudrais évoquer à ce stade trois paradoxes dont on n'a pas parlé.

On nous a dit "la moitié des déplacements qui utilisent cette autoroute, ce sont du domicile-travail". En même temps, et là c'est l'actualité et la DREAL ne peut pas l'ignorer, il y a une fermeture de la Métropole de Bordeaux à la voiture. Vous êtes les premiers, et je remercie l'état à ce niveau-là, à demander des zones à faible émission. Une métropole développe les transports collectifs. Donc paradoxalement, on veut augmenter la capacité autoroutière pour aller dans des impasses. Bordeaux, les voitures ne pourront plus y rentrer avec les zones, il y aura beaucoup d'usagers qui ne pourront plus y rentrer et ça pose d'autres problèmes sociaux. Et aujourd'hui, si on fait le tout voiture, on n'y répond pas.

Le deuxième sujet, c'est l'objectif, rappelons-le. Je rappelle Emmanuel Macron, Monsieur le sous-préfet, naturellement vous y êtes sensible. L'objectif est de réduire de 50% les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030. Paradoxe : on veut construire une vraie autoroute pour augmenter la capacité en nombre de voitures. La mise à 2x3 voies, et je fais appel à la DREAL, de la rocade de Bordeaux n'a fait qu'augmenter les chiffres du trafic.

Et enfin, troisième paradoxe donc. Le premier, c'était la fermeture de Bordeaux. Le deuxième, c'est qu'il faut réduire les gaz à effet de serre. Le troisième, c'est que le prix du carburant ne cesse d'augmenter. Vous le savez, Monsieur le sous-préfet, il n'est un secret pour personne que dans les hautes sphères, on travaille à des hypothèses de 3€ le litre. On veut investir dans ce qui rend esclaves les gens à la voiture alors qu'ils n'arriveront pas à se payer une mobilité fossile.

Donc à ce moment-là, je me dis qu'il nous manque aujourd'hui, et je m'adresse à vous, mesdames les garantes de la commission, il nous manque des éléments, c'est-à-dire qu'on n'a pas vu que les métropoles allaient se fermer, on n'a pas vu que le prix du carburant allait augmenter et on n'a pas intégré les questions de transition écologique et d'émissions de gaz à effet de serre. Donc, je reviendrai d'ailleurs sur la question de la manière des simulations qui ont été faites. Le monsieur qui a posé la question sur la longueur des camions, elle était très pertinente parce qu'aujourd'hui, je pense que ça ferait bien en effet bouger les chiffres. Donc maintenant, j'ai trois demandes à la CNDP parce que j'ai beaucoup apprécié mesdames, vous nous avez dit que vous pouviez demander des expertises. Donc la première, c'est que moi je veux bien débattre entre trois scénarios, mais déjà parce que j'ai écouté le président Emmanuel Macron, je voudrais savoir, entre les trois scénarios, quel est celui qui a le meilleur bilan

carbone ? Il n'y a eu de bilan carbone d'aucun des trois scénarios. Nous nous étions adressés à vous, Monsieur le Préfet. Nous vous aviez adressé un courrier en décembre 2022 et nous nous étions aussi adressés à la CNDP, vous pouvez en retrouver la trace, puisque la présidente nous a répondu. Elle nous a répondu qu'en effet, la question du bilan carbone, elle serait attentive à ce que cette question soit intégrée. Donc, aujourd'hui, je vous le demande expressément. Aujourd'hui, on ne peut pas nous présenter les choses sans qu'on ait des bilans carbone des trois scénarios.

Le deuxième, on l'a bien senti. On parle des investissements qu'il faudrait faire sur les autoroutes, mais quels sont les investissements qu'il faudrait faire dans les autres mobilités pour arriver à les améliorer ? C'est un choix. Je l'ai dit en introduction, l'argent public, c'est des choix. Aujourd'hui, on nous a proposé un choix. Très belle présentation de la DREAL eu que je remercie. J'ai bien reconnu mon ancienne culture autoroutière, vous nous amenez, comme l'a dit madame la Présidente de la COBAS, vers un scénario plutôt autoroutier avec concession. Donc je crois qu'aujourd'hui il faut revenir et recentrer le débat, on étudiera les possibilités d'investissement pour améliorer les autres mobilités. Et enfin, on l'a évoqué rapidement, il y a toujours aussi une question : les poids lourds. Donc en effet, on a évoqué le fait qu'un poids lourd, c'était trois voitures. Il faut, il faut intégrer dans ce débat, et nous l'avions demandé à madame la présidente de la CNDP, les possibilités de transfert modal par les camions. Nous l'avions aussi demandé au préfet en disant que le débat public ne peut pas se faire aujourd'hui sans qu'il y ait un bilan carbone et qu'on étudie les possibilités et les besoins de financement des autres choix en termes de mobilité. Merci de votre attention.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Monsieur.

Intervention du public

Bonsoir tout le monde. J'ai pris quelques notes, mais effectivement, quand on est administré, justiciable et simple citoyen, on n'a pas le temps de pouvoir répondre à tout. Je voudrais faire un petit rappel historique. J'ai compris que ce soir le débat portait plus sur le péage ou pas d'une extension de l'A63. Mais cette extension, je l'avais déjà prévue moi, en 2003 lors du débat sur le grand contournement autoroutier de Bordeaux qui avait débouché sur une commission nationale du débat public fantôme et où tous les membres avaient démissionné sauf le président pour faire le bilan. À cette époque, j'avais proposé d'élargir l'A63 et de faire une rocade à 2x4 voies. Ça rejoint un peu le monsieur qui voulait faire une rocade avec une autoroute. D'autre part, en 2010, ce qui aujourd'hui s'appelle le pont Simone Veil, était aussi

censé désengorger la rocade et l'agglomération bordelaise. En fait, à cette époque-là, pour ce second projet, je m'étais fait ridiculiser en réunion publique parce que j'avais proposé d'élargir la rocade à 2x3 voies en plus à cette époque-là, étant donné les arguments qui avaient été présentés au public. Et en fait ce que je m'aperçois c'est qu'aujourd'hui, la rocade est à 2x3 voies ou presque en état d'être finie 2x3 voies. Pourquoi pas 2x4 voies, mais c'est un peu dommage puisqu'on a de plus en plus de mobilité à assurer. Et les transports en commun ne seront pas suffisants.

Ce sont des projets publics qui doivent rester publics. Quand ces projets restent publics, la concession est interdite. J'ai entendu parler du mot "constitution". La Constitution est bafouée par l'ensemble du monde de la politique et de la magistrature. Il y a des magistrats de la Commission nationale du débat public j'ai entendu. Donc ces projets, de toute manière, sont finalement publics et doivent rester publics sans concession.

Je m'aperçois que ce débat public en fait se résume par un jeu de questions-réponses. Je n'attends pas de réponse à mon intervention. J'attends du résultat : un projet public qui doit rester public. Et finalement, faut-il ou non une autoroute élargie à 2x3 voies ? Un référendum final serait peut-être plus utile pour respecter la Constitution. Et je me permettrai de faire des remarques un peu plus élaborées, un peu plus structurées que sur mon intervention actuelle qui est un petit peu improvisée. Voilà, je vous remercie et je ne vous félicite pas quand même ce soir pour ne pas avoir fait respecter les trois minutes à certaines personnes. Merci.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Quelques réponses sur des questions qui ont été posées.

Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)

Et après il y aura madame la conseillère départementale, s'il vous plaît.

Jean VEYRAT (animateur)

D'abord, sur la question du raccordement, je crois que la question que posait Monsieur, c'était aussi celle du contournement de Bordeaux. Quels sont les éléments de réponse à ce sujet ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Le grand contournement de Bordeaux est un projet qui a été abandonné en 2008, au moment du Grenelle de l'environnement. Déjà à l'époque, c'était un projet qui a été considéré comme pénalisant en matière d'environnement et qui avait un coût qui était relativement important. La réglementation en matière d'environnement s'est durcie : la question de l'artificialisation, différentes autres questions... Et le coût du projet n'est pas inférieur à ce qu'il était en 2006. Donc en fait, je pense qu'on peut clairement considérer qu'un tel projet n'est plus envisageable de nos jours dans la situation actuelle. Donc ça, c'est le premier point.

Jean VEYRAT (animateur)

Il y a eu une intervention de Monsieur sur les questions environnementales, et notamment les questions de climat. Il y avait une question qui était assez générale sur est-ce que le projet est cohérent ? Mais aussi une question plus précise sur le bilan carbone qui est un élément de comparaison entre les trois scénarios.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

En ce qui concerne la cohérence du projet, qui est l'aménagement d'une infrastructure existante, l'optimisation d'une infrastructure existante aux besoins de mobilités, il est cohérent avec cette politique de limitation, c'est-à-dire qu'on ne construit pas une infrastructure nouvelle, on utilise l'infrastructure existante et on l'optimise. Et d'autant plus que, dans les études de trafic qui ont été faites, on utilise le modèle multimodal girondin, un modèle qui intègre l'ensemble des autres projets en termes d'autres mobilités. La liste des projets est indiquée, je n'ai plus la page en tête. Ça veut dire que ce qu'il reste en 2030 comme trafic sur la route nous permet de dire qu'il faudrait mettre à 2x3 voies, c'est calculé en intégrant l'ensemble des autres projets, d'autres modes.

Donc c'est en ce sens qu'on considère que ce projet est cohérent avec les politiques nationales qui sont l'optimisation des voiries existantes aux besoins de mobilité et notamment aux besoins de mobilité du quotidien, puisqu'on est beaucoup sur du domicile-travail. Et j'ajouterai qu'on a en plus la mise en place d'une voie réservée au covoiturage qui est un point qui rentre dans le

cadre de, on va dire, mutualiser les usages de la voiture quand il y a usage de la voiture et donc dans ce cadre d'optimisation. Je vais laisser la parole à Cyril sur la partie gaz à effet de serre plus spécifiquement.

Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Sur les gaz à effet de serre, effectivement, à ce jour, on n'a rien à vous donner. Mais on a fait faire un bilan de gaz à effet de serre sur les scénarios 2 et 3. Pour l'obtenir, il a fallu avoir les résultats de l'étude de trafic qui est tombée en fin d'année dernière. Pour faire quelque chose de sérieux, il fallait qu'on ait les résultats fiables de l'étude du trafic. Dans quelques jours, je ne vais pas m'avancer en disant la semaine prochaine, mais j'espère que dans quelques jours, on aura ce bilan des gaz à effet de serre. Dès qu'on l'aura, on le publiera sur le site de la concertation par le biais d'une fiche thématique très certainement, où on résumera tous les chiffres qui seront présents dans ce bilan.

Jean VEYRAT (animateur)

Il y aura un atelier dédié à l'environnement courant mars. Madame Desmoulin, je vous passe la parole.

Karine DESMOULIN (conseillère départementale)

Merci. Karine Desmoulin, conseillère départementale du canton de Gujan-Mestras et première adjointe au maire du Teich. Je vous remercie, Madame, d'être intervenue pour rappeler que notre vie ne se limite pas à aller faire des allers-retours à Bordeaux pour aller travailler, mais qu'effectivement nous vivons le territoire, nous le vivons par les loisirs également. On a aussi le droit, en dehors de notre temps de travail, de se déplacer pour aller voir une exposition ou aller au cinéma. Et on peut également, malheureusement, être contraint à aller jusqu'à Bordeaux pour se soigner. Et une fois de plus, on nous fait croire que cette autoroute va nous permettre de fluidifier les trajets et le trafic. Ne nous trompons pas de sujet et de débat. La question "pourquoi on devrait mettre une 2x3 voies ?", ce sont les camions, ce ne sont pas les habitants du territoire parce qu'ils continuent à vivre. Donc pourquoi ce serait à nous, habitants du territoire, de payer un péage pour la modernisation des voies ? Alors moi, je veux bien la mise en conformité environnementale, OK. Que l'État la paie, mais pas nous, désolé. Sur l'A660, c'est une aberration absolue et je suis contente que la COBAN ait pris cette motion.

Nous réaffirmerons auprès des services de l'État que l'ensemble des élus du bassin d'Arcachon, Val de l'Eyre et je me doute que, de toute façon, nos collègues également de la

Métropole nous suivront sur ce débat-là. Je n'ai aucun doute sur le fait que nous nous sommes déjà prononcés en 2021 et que nous nous re-prononcerons en 2023 parce que nous ne changerons pas d'un seul iota notre position. Nous sommes fermes, déterminés quoi qu'il arrive. On fait des concertations, je veux y croire. Mais en tout cas, pour nous, il est impératif que nos habitants ne supportent pas, une fois de plus, un coût supplémentaire. On va gagner quatre minutes ou dix minutes, formidable, pour aller jusqu'à Bordeaux. On va payer encore une taxe supplémentaire pour aller jusqu'à Toulouse. Dépenser des millions pour gagner quatre minutes dans notre vie, je ne suis pas sûr que ce soit vraiment ce qu'on entend des finances publiques.

En tout cas, les gestionnaires, nous, locaux, on sait ce que c'est et, très honnêtement, je pense que et je me demande d'ailleurs, est-ce qu'on se moquerait pas un petit peu des Girondins et des Girondines ? Parce que là, en termes d'équité territoriale, je crois qu'on touche le fond. Faire payer une fois de plus notre partie du territoire pour accéder à Bordeaux alors que d'autres parties du territoire ne le font pas, eh bien bravo, chapeau ! Une fois de plus, on va créer une fracture d'autant plus profonde que, aujourd'hui, on connaît tous les difficultés financières que vivent les Français et on va rajouter encore et encore des taxes. Le prix du carburant n'a jamais été aussi élevé. On va repayer encore pour pouvoir se déplacer jusqu'à Bordeaux. Nous saurons et je parle là peut-être au nom du président du département, mais également au nom de mes collègues élus, nous restons fermes sur notre position. S'il y a des travaux à faire, oui, mais pas de péage, surtout pas au niveau du Teich et nulle part ailleurs, à l'entrée de Bordeaux non plus.

Excusez-moi, une dernière petite chose. En propos liminaire, et c'est important d'ailleurs j'allais oublier ça, vous disiez que dans cette concertation, vous ne tenez pas compte des pétitions. Je pense que les 26 000 personnes qui ont signé la pétition que j'ai mise en ligne l'année dernière seront ravies de comprendre que leur témoignage ne sera pas pris en compte dans cette concertation.

Jean VEYRAT (animateur)

Madame Thenet va répondre sur ce point précis.

Marion THENET (garante de la CNDP)

Par rapport aux pétitions, c'était juste pour souligner que ce n'est pas un argument en quantitatif, mais qu'une personne individuelle qui avait un seul argument, comme il y a eu d'ailleurs très bien ce soir, est tout aussi important qu'un seul argument. C'est juste par rapport à cette opposition-là. Ça ne veut pas dire qu'on ne tient pas compte des pétitions. Et encore une fois, le sujet n'est pas de dire d'être pour ou contre, c'est d'arriver à donner des arguments et clairement d'arriver à un projet qui soit cohérent pour tout le monde, pour tout le territoire. Mais c'est juste qu'un argument d'une personne seule face à un argument de 26 000 personnes a autant de poids. Voilà, si je peux juste rectifier la compréhension.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Il y a une autre question qui a été posée par écrit. On va la lire tout de suite.

Intervention du public

Elle rejoint un petit peu ce qui vient d'être dit. Un péage qui est gratuit pour les habitants de la Gironde et payant pour les autres, est-ce envisageable ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

La gratuité locale, c'est quelque chose qui n'est pas possible. On ne peut pas rendre le péage gratuit au motif du caractère géographique. En revanche, ce qui est assez souvent possible, ce sont des abonnements et c'est éventuellement une participation de la collectivité locale d'où sont les gens à ces abonnements. Mais la gratuité au seul motif de l'origine géographique, c'est contraire au à l'égalité des usagers devant le péage.

Intervention du public

Donc là, vous êtes en train de dire que si vous mettez un péage, les usagers vont le payer, mais qu'en plus - on parle vraiment de financement, ça m'a un peu énervée ce que vous venez de dire - si on met un péage au Teich, qui a déjà payé sa 2x2 voies va en plus participer à l'abonnement des usagers. Non, mais on marche, excusez-moi, mais on marche à l'envers. Alors moi je n'ai pas d'arguments, mais ce n'est pas clair, ou vous vous contredisez ou alors vous tournez en rond. C'est le chien qui se mord la queue. Enfin, excusez-moi, mais c'est une aberration ce que vous venez de dire. Vous demandez aux collectivités de participer à l'abonnement des usagers du territoire alors qu'ils ont déjà payé l'autoroute qui va jusqu'à La

Hume et depuis l'échangeur de Biganos et d'Arcachon puisque le département l'a fait en son temps. Vous marchez sur la tête, ce n'est pas possible.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Je vais réexpliquer. Je ne peux pas laisser dire que je marche sur la tête ou que je me contredis, donc je vais réexpliquer. Le montant du péage qu'il y aurait sur l'A660 serait strictement en rapport avec les travaux que le concessionnaire serait amené à y faire. C'est parce qu'il y a de nouveaux travaux qu'on ferait payer un péage. Il y a 26 millions de travaux environnementaux sur l'A660.

Le deuxième point, il y a des concessionnaires qui font classiquement des abonnements pour les usagers locaux ou pour les usagers qui prennent souvent l'autoroute. Donc ça, c'est une possibilité. Et, si les collectivités le souhaitent, elles peuvent participer à ces abonnements, si elles le souhaitent. Ça arrive ailleurs, ce sont des choses qui se sont vues. Le montant du péage ne correspondra pas au prix qu'a coûté l'autoroute depuis le début de sa construction jusqu'à maintenant et correspondra au montant des nouveaux travaux qui seront faits.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Je propose de prendre trois dernières prises de parole si vous le souhaitez, si vous en avez encore. Il y a beaucoup de questions qui ont été posées parce que tous les sujets ont été passés en revue. Monsieur, je viens vers vous. Je vous donne le micro.

Intervention du public

Juste une petite seconde pour rétablir une vérité. Vous dites que la gratuité des péages pour les locaux n'existe pas, est impossible. C'est totalement faux. Les habitants de l'île de Ré ne paient pas le péage du pont à l'année.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

C'est la collectivité qui a mis en place le péage et donc c'est la collectivité qui la paie. Et puis, ce n'est pas une route nationale, donc ce n'est pas un péage de l'État.

Jean VEYRAT (animateur)

Deux personnes au fond et ce sera les deux dernières prises de parole. Allez-y.

Intervention du public

Bonsoir, moi je viens d'arriver, ça fait une demi-heure que je suis là. Je n'ai pas compris, ce n'était pas très clair. En 2033, combien il y aura de pourcentage de camions sur cette autoroute dans vos prévisions ? Parce que le ferroutage, tout ça, on en a parlé, très bien, mais on s'attend à ce que ça soit plus ou moins ? Ce n'est pas hyper clair. Merci.

Intervention du public

Merci. Alors autre question : qui va payer en cas de flop ? Parce que si les habitants contournent, si les camions passent par les routes secondaires, plutôt que de payer votre péage, ce sont nos impôts qui vont payer, donc en fait le déficit de votre concessionnaire si j'ai bien compris.

Jean VEYRAT (animateur)

C'est la question de la non-rentabilité éventuelle d'une concession.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Je pense que le montant de péage de 1,40€ pour les gens qui auront déjà payé le péage d'Atlandes avant et qui sont sur l'itinéraire de transit ou pour les poids lourds, qui n'est pas de ce montant-là, ne sera pas dimensionnant. Je ne vois pas que tout le monde fuit l'autoroute au point de rendre non rentable la concession telle que les études de concessibilité montrent qu'elle peut être même avec un péage relativement faible tel qu'il est actuellement prévu. Ce n'est pas une hypothèse à laquelle je crois une seconde.

Jean VEYRAT (animateur)

Est-ce que sur la question des hypothèses de trafic poids lourds en 2033, est-ce qu'on a la réponse tout de suite ? Sinon on pourra la préciser lors d'une prochaine réunion ou sur le site internet.

Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors dans le dossier, ce n'est pas 2033, c'est 2030. En page 69, on annonce les trafics poids lourds. On n'en a pas parlé ce soir en fait des poids lourds en 2030. Tous les taux de poids lourds qu'on a annoncés ce soir c'était actuellement, c'est les comptages DIRA actuels. Vous avez accès au nombre de poids lourds qu'on projette, mais je n'ai pas le pourcentage que ça représente par rapport aux VL, donc il faudrait juste faire le ratio. Je peux vous donner les chiffres. Sur l'A63 entre le nœud 22 et la rocade, c'est des chiffres auxquels vous avez tous accès, on envisage, ça dépend du scénario, mais aux alentours entre 18 000 et 19 000 PL sur cette section de l'A63 pour un trafic VL entre 47 000 et 50 000 véhicules.

Intervention du public

J'ai juste une question. Vous parlez à l'instant du ratio PL/VL. Ça dépend des scénarios. Mais vous pensez qu'en changeant la structure de l'autoroute aujourd'hui, en la passant de 2x3 voies, on va avoir moins de VL ? Moins de PL ? Mais le trafic va être le même voire même plus grand. C'est dans votre slide tout à l'heure quand vous montrez les scénarios. Scénario un, on est en 2023 à 60 000 véhicules, on passe à 86 000 et derrière on ne les voit plus et 86 000. On n'a que 65 000 véhicules par jour.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

En fait, c'est une histoire de moyenne pondérée. Quand on dit 60 000, c'est le trafic moyen sur la totalité des 35 kilomètres, entre le nœud 22 et la rocade sur les différentes sections. Alors que le 80 000, c'est en arrivée sur la rocade. À ce sujet, on va faire une fiche sur les trafics. Il y a sur la page où il y a les trafics actuels, les trafics entre chaque section. On va mettre en ligne dans le courant du mois de février la même chose avec le trafic prévu sur chacune des sections. Ça permet de mieux se rendre compte que le trafic moyen, même si on l'a différencié sur la portion sud du nœud, la portion nord du nœud autoroutier et l'A660. Voilà. Mais je comprends du coup votre question sur ce qui paraît bizarre.

Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)

Je ne veux pas qu'il y ait de frustration, s'il y a des questions on les prend.

Cyrille DECLERCQ (mairie de Belin-Béliet)

Je vais vous poser une question. Aujourd'hui, je suis Landais, j'arrive de Bordeaux, je sors pour aller à Mont-de-Marsan, je ne paie pas de péage. Un peu plus loin, je veux rentrer, je ne paie pas de péage jusqu'à la sortie pour Dax. Et là je ne comprends pas bien quand vous dites l'équité devant le péage. Je ne veux pas chercher par là à ce que les Landais paient le péage pour autant, je n'ai pas dit ça. Néanmoins, il y a eu quand même une pression politique très forte en son temps et on sait comment elle a eu lieu, on la connaît, pour que les choses se passent ainsi. Donc pourquoi aujourd'hui, on l'aborde autrement ? Si je prends l'A89 également avant Libourne et au-delà même de Libourne, il n'y a pas de péage. Alors vous allez me dire, c'est une 2x2 voies.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Ce n'est pas concédé avant Libourne. C'est la RN89, c'est une autoroute qui n'est pas concédée.

Cyrille DECLERCQ (mairie de Belin-Béliet)

D'accord, il n'y a pas de péage. Après vous l'appellez autoroute ou départementale ou nationale, vous l'appellez comme vous voulez. Le péage en direction de Paris, on n'a pas de péage avant Virsac. Comment peut-on expliquer que là vous alliez mettre un péage à la sortie de Bordeaux ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors, toutes ces situations que vous évoquez sont chacune différentes. Pour parler d'Atlandes, c'est un système de péage ouvert, qui se faisait à l'époque où la concession d'Atlandes a été mise en place avec deux barrières de péage en pleine voie. Le montant du péage à chacune des barrières représentait à peu près la moitié de l'itinéraire de part et d'autre de la barrière. Et effectivement, les gens qui font des trajets qui sont entre les deux barrières ont des trajets libres de péages et les gens qui traversent les deux barrières de péage payent l'intégralité du péage. C'est un système qui est dérogatoire au droit classique du péage qui est normalement tout le monde doit payer le montant kilométrique du péage. Et il est dérogatoire, enfin maintenant, parce qu'on ne pourrait pas faire des barrières de péage en pleine voie partout, ou des systèmes de perception du péage partout. C'est un système dont il est maintenant de plus en plus difficile de justifier la possibilité, maintenant qu'on ne fait plus de modalité de perception du péage qui occupe de l'espace et qui sont pénalisantes en termes de coûts et

d'environnement. Maintenant qu'on peut mettre des portiques, on peut respecter le principe d'égalité des usagers devant le péage de manière très stricte, en faisant payer le coût kilométrique exact entre chaque échangeur par l'intermédiaire d'un portique qu'on met entre chaque échangeur.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Monsieur le sous-préfet pour quelques mots de conclusion. C'est à vous.

Conclusion

Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)

Merci beaucoup. Je tenais vraiment à vous remercier, chers participants, élus bien sûr, nombreux, mais pas uniquement. Aussi l'ensemble des citoyens qui se sont déplacés en nombre. C'est extrêmement important que vous puissiez être nombreux pour cette première réunion de concertation. Je vous le dis vraiment très sincèrement. Je veux remercier également ceux qui nous ont suivis en distanciel, qui ont suivi, je le sais, attentivement également. Les débats ont été riches, mais ont été aussi courtois et je pense que c'est important à un moment donné de se donner la possibilité de s'écouter pour pouvoir alimenter et enrichir de manière importante la concertation publique. C'est l'objectif même de cette concertation. Il y en aura et vous le savez, un certain nombre d'autres.

La réunion de ce soir ne se termine pas là. Si vous souhaitez enrichir, vous pouvez toujours le faire. Je réinsiste, mais c'est extrêmement important. La soirée se termine, mais elle ne se termine pas pour la concertation. Donc ça, c'est extrêmement important. Je veux vous remercier, mesdames, de votre présence, et puis remercier les collègues de la DREAL qui ont présenté les différents scénarios. Je rappelle que ces différents scénarios ne sont pas exhaustifs, que l'intelligence peut-être également collective, ce que je me suis permis de vous dire en introduction, c'est totalement vrai. On a d'ailleurs entendu au cours de cette soirée différentes options qui n'étaient pas nécessairement dans les scénarios. Voilà, je voulais simplement vous faire part de ces éléments, vous remercier vraiment de votre attention et de votre participation active, de remercier évidemment l'animateur et l'ensemble de l'équipe qui se sont occupés aussi de la sonorisation. C'est important la logistique, surtout dans ces moments qui sont des moments où il y a de l'animation parce qu'il y a des enjeux et c'est aussi pour cela qu'il y a la concertation publique, notamment avec la présence des garantes que je remercie à nouveau. Merci à nouveau à vous tous. Très belle soirée et merci aux collègues de la DREAL également. Merci à vous tous.