



Concertation préalable du public  
**Verbatim de la réunion publique de Salles**  
Mardi 4 avril 2023



95 personnes ont assisté à la quatrième réunion publique de la concertation sur le projet de poursuite d'aménagement de l'A63/A660 qui s'est déroulée à Salles le 4 avril 2023. Il s'y ajoutait 10 personnes connectées à Zoom et YouTube. 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 Leustic. La DREAL de Nouvelle-Aquitaine était représentée par Michel Duzelier, Béatrice Panconi et Cyril Edmond.

## Introduction

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

Il est 18h30, nous allons pouvoir commencer. Je vous invite à vous installer. Pour cette quatrième réunion publique sur la concertation sur l'aménagement de l'A63, nous sommes à Salles. Merci à Monsieur le Maire de nous accueillir. Je vous laisse la parole pour un mot d'accueil.

### **Bruno BUREAU (maire de Salles)**

Ça va être rapide puisque l'objectif de ce type de réunion, c'est quand même de laisser la parole le plus possible aux habitants, aux associations du territoire. Bienvenue à cette avant-dernière réunion de concertation. Et puis, exprimez tout ce que je peux entendre sur le marché, dans mon bureau, à droite, à gauche, sur les réseaux sociaux. C'est le moment ou jamais de l'exprimer aujourd'hui.

### **Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)**

Merci Monsieur le Maire. Merci également de nous accueillir ici, dans cette magnifique salle à Salles.

Je suis ravi de revenir et de recroiser un certain nombre d'entre vous. Aujourd'hui, c'est pour un sujet bien précis. Je vais me permettre de vous prendre quelques secondes. Vous êtes nombreux et c'est extrêmement important que vous soyez là pour qu'on évoque ensemble, dans le cadre de cette concertation publique, l'axe A63/A660, qui est, vous le savez, essentiel pour le territoire. C'est à la fois le corridor atlantique, et donc un axe qui supporte du trafic de transit, mais c'est aussi un axe avec une très forte vocation locale puisqu'il assure le lien entre la Métropole bordelaise, les territoires du sud-ouest de la Gironde, où nous sommes aujourd'hui, et le bassin d'Arcachon de l'autre côté, notamment sur les problématiques et les échanges domicile-travail. Ce sont donc l'ensemble de ces enjeux de mobilité qui sont bien connus ici par les habitants du Val de L'Eyre en particulier. Cet axe est évidemment très emprunté, parfois congestionné également, ce qui occasionne des pertes de temps, un risque d'accident accru et un coût économique non négligeable pour tous les usagers locaux ou en transit. Son aménagement présente donc de forts enjeux en termes de mobilité, de sécurité, mais également de développement économique. C'est parce que cette situation et les projets à l'étude vous concernent tous que cette concertation du public est en cours depuis déjà 2 mois.

La première réunion date du 31 janvier. Nous en sommes à la quatrième. La dernière aura lieu à La Teste-de-Buch le 25 avril prochain. Et c'est donc pour toutes ces raisons que cette concertation est sous l'égide de la CNDP, avec les deux garantes, mesdames Marion Thenet et Marion Juliot, que je salue et qui prendront également la parole juste après pour se présenter. Cette concertation, vous le savez également, est très suivie. La participation est importante,

notamment en ligne avec déjà plus de 2 500 contributions, ce qui est quand même un chiffre important. Et cela nous réjouit par ailleurs, puisque l'objet d'une concertation publique, c'est bien de donner la parole à toutes celles et ceux qui ont un avis à donner sur les différents projets qui vont vous être présentés dans quelques minutes. Ils ne sont, je le rappelle, pas exhaustifs. C'est-à-dire qu'il peut tout à fait y avoir un certain nombre d'autres propositions issues de la concertation. Il m'appartenait véritablement de vous le dire.

Tous les échanges sont importants, ils ont permis et ils permettent d'entendre des avis, mais également des propositions. Des résumés intégraux seront faits sur ce qui a été dit par le public. C'est extrêmement important de vous le dire. Enfin, et je m'en arrêterai là, les présentations de ce soir par les garantes à qui je vais céder la parole dans un instant, puis ensuite la DREAL, je salue les collègues des services de la DREAL qui m'accompagnent aujourd'hui, seront très rapides. Nous souhaitons que 80% de la réunion soit consacrée à vous, aux échanges, aux questions, aux interrogations que vous avez afin que l'on puisse soit vous répondre en direct si nous avons les réponses ou en tout cas les prendre pour qu'elles fassent partie intégrante de la concertation. Voilà ce que j'avais à vous dire en me réjouissant de pouvoir à nouveau vous saluer ici dans cette très belle commune de Salles. Merci encore Monsieur le Maire de nous accueillir et je laisse sans plus attendre la parole à mesdames les garantes. Merci à vous tous et nous allons donc passer une partie de la soirée ensemble.

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

Bonsoir. Merci pour cette introduction. Je vais faire très court. Marion Juliot et moi-même avons été nommées garantes pour cette concertation. D'habitude, on fait une présentation sur la CNDP et notre rôle. C'est vrai que ce soir c'est un modèle un peu particulier. On est sur la quatrième réunion, on est à moins d'un mois de la fin. Donc notre objectif c'est de vous présenter le projet d'une manière assez rapide. En quelques diapos, vous allez voir déjà toutes les expressions du public qui ont été faites sur différentes thématiques. Et bien entendu, l'idée c'est de débattre sur la suite avec quelques petites précisions sur des points d'accroche qu'il y a eu depuis ces deux derniers mois. L'idée est de vous laisser vous la parole pour avancer encore une fois sur ce débat qui va se finir dans moins d'un mois.

Donc il nous reste encore un tout petit mois avec une dernière réunion le 25 avril et la concertation se finit le 30 avril. Donc je vais laisser la parole à la DREAL pour la présentation. Nous sommes là pour vous écouter.

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

Merci. Je précise juste que la réunion est retransmise en même temps sur Zoom et sur YouTube. Il y a quelques personnes qui sont connectées. On nous fait signe que tout marche bien de ce côté-là. Il y a aussi des papiers qui ont été déposés sur vos chaises. On en parlera un peu plus tard au moment de passer aux questions-réponses. Comme je le disais, il y aura

environ 25 minutes de présentation et puis toute la suite de la réunion, c'est pour vos questions, pour vos avis.

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

Bonjour à tous. On va essayer de faire une présentation rapide pour que ceux qui ne sont pas venus aux autres réunions et pour que ceux qui sont déjà venus n'aient pas l'impression qu'on fait une redite.

L'A63 est un axe très sollicité. En approche de Bordeaux, on a un trafic de 80 000 à 90 000 véhicules par jour avec un taux de poids lourds de 17%. Ce trafic diminue à 60 000 - 70 000 véhicules par jour pour un taux de poids lourds de 18%. Quand on est au sud de la bifurcation avec l'A660, donc de l'échangeur 22, on tombe à 30 000 à 40 000 véhicules par jour, mais avec un taux de poids lourds très important de 30%. Sur l'A660, le trafic est moins important puisqu'on est entre 20 000 et 30 000 véhicules par jour avec un taux de poids lourds relativement faible de 6%. C'est un axe qui a également la particularité d'avoir une combinaison d'usages avec à la fois du trafic de transit puisque c'est le corridor atlantique et des trajets domicile-travail qui sont majoritaires. On a une saturation aux heures de pointe et les week-ends d'été, où la capacité maximale d'une route à 2x2 voies est atteinte, avec des temps de trajet qui passent de 21 minutes quand on est à vide (la nuit par exemple) à 1h au moment où on est en congestion.

On a également une l'accidentologie qui est problématique et qui est symptomatique de cette circulation congestionnée et de cette circulation en accordéon puisque c'est une l'accidentologie avec des percussions par l'arrière et un taux d'accident qui est huit fois supérieur aux références nationales pour ce type de route.

En termes de prévision de mobilité, on a des prévisions qui sont à la hausse. On a en effet un territoire très attractif puisque toutes les communes qui sont en vert, ce sont des communes qui ont vu leur nombre d'habitants augmenter sur les cinq dernières années, les plus vertes étant celles qui ont subi la plus grosse augmentation. C'est tout l'ouest du département de la Gironde. À l'inverse, on voit que, à l'Est, en rose, c'est plutôt des diminutions donc c'est une zone qui est moins attractive. Donc ça veut dire plus de personnes, et mécaniquement plus de déplacements. Il y a également une hausse constante de la mobilité depuis les années 1960, une alternative par le rail qui est déjà très utilisée par les voyageurs puisque la ligne TER Bordeaux-Arcachon est la première ligne de la région. Le potentiel de fret ferroviaire est assez limité et complexe à développer.

Trois scénarios sont proposés à la concertation. Scénario 1 : aucun aménagement de l'A63. Scénario 2 : aménagement complet à 2x3 voies par mise en concession. Scénario 3 : aménagement partiel à 2x3 voies sur les sept derniers kilomètres sur crédits publics.

Pour la description de ces scénarios, dans le scénario 1 il n'y a pas de travaux, donc aucun impact travaux, aucune dépense publique, aucune artificialisation. En revanche, on peut

s'attendre à une intensification des congestions avec, potentiellement, une perte d'attractivité, des reports de trafic encore plus importants sur les voiries locales et une dégradation du cadre de vie autour de l'A63 et autour des voiries locales, avec également un risque accru d'accidents.

Le scénario 2, c'est la mise à 2x3 voies sur les 35 kilomètres de l'A63 et la mise à niveau environnementale de l'A660. Le montant des travaux est de 290 millions d'euros hors taxes. On attend un gain de fluidité, de fiabilité et de sécurité. Les études de trafic nous montrent qu'on revient à la fluidité. Il y a une mise aux normes environnementales et de sécurité ainsi que des protections acoustiques qui sont prévues et qui sont majoritairement sur les derniers kilomètres en arrivée sur Bordeaux. Il n'y a aucune dépense publique. En revanche, comme point on va dire plus défavorable, il y a la mise en place d'un péage, un risque de report de trafic sur les voiries locales et une artificialisation de 35 hectares dans le terre-plein central.

Le scénario 3 est la mise à 2x3 voies partielle sur les sept derniers kilomètres en approche de la rocade. C'est un scénario qui est estimé à 54,5 millions d'euros hors taxes. On a un gain de fluidité, de fiabilité et de sécurité. En revanche, on ne revient pas à la fluidité complète tout le temps. On a une mise aux normes qui est limitée à sept kilomètres, la gratuité pour les usagers et moins de trafic parasite. L'investissement est supporté par le contribuable et non pas par l'usager. Et une artificialisation de sept hectares dans le terre-plein central.

Le financement des aménagements. Ce sont deux principes de financement qui sont totalement différents. Le scénario deux, c'est le financement par les usagers avec un péage de 0,04€ du kilomètre TTC pour les véhicules légers et de 0,20€ du kilomètre hors taxes pour les poids lourds. On a fait un camembert qui est la répartition de qui participe au financement de l'infrastructure. Compte tenu du fait que les poids lourds, proportionnellement, payent cinq fois plus que les véhicules légers, ça fait que, bien qu'étant moins nombreux en pourcentage que les véhicules légers, ils participent à hauteur de près de 70% du financement de l'infrastructure. Dans le scénario 3, c'est un scénario de financement par le contribuable. C'est un partage des coûts entre l'État et les collectivités dans le cadre des contrats de plan Etat-Région. C'est le contribuable qui paye, soit par l'intermédiaire des taxes nationales, des taxes qu'il paye en tant que contribuable national, ou en tant que contribuable local par l'intermédiaire des impôts locaux.

La participation et la concertation. Donc, pour les chiffres de la participation, on a eu 2 500 contributions à ce jour sur le registre en ligne. On a eu une forte participation aux réunions publiques puisque, sur les trois premières réunions publiques, on a compté 350 participants environ. On a eu une cinquantaine de participants aux quatre ateliers thématiques qui se sont tenus au mois de mars avec trois ateliers sur la mobilité et un atelier sur l'environnement. On a également eu des étudiants de l'IUT de logistique de Bordeaux qui ont participé à un amphitheâtre où on leur a présenté le projet et ils nous ont posé leurs questions et donné leur avis. Il y a eu également 200 citoyens qui ont été rencontrés au cours des débats mobiles qui se sont tenus sur la zone sur ces derniers jours.

Donc, il reste quatre semaines de concertation. Il reste deux réunions publiques, celle de ce soir et celle de La Teste-de-Buch le 25 avril. Le registre est en ligne jusqu'au 30 avril, donc vous pouvez toujours vous exprimer sur le registre. Qu'est-ce qui va se passer après la clôture de la concertation ? Les garantes auront un mois pour établir leur bilan et le maître d'ouvrage aura deux mois pour tirer les enseignements de la concertation.

Dans les 2 500 contributions qu'on a reçues, ce qu'on a pu entendre en réunion publique et ce qu'on a pu entendre lors des ateliers ou lors des débats mobiles, etc., on a pu tirer ces différentes diapos que je vais vous présenter, qui sont les expressions du public. Ce n'est pas forcément exhaustif. Il se peut qu'on ait laissé passer quelques expressions. Si on en a oublié, de toute façon, vous serez là pour nous le rappeler. Ce sont les expressions du public. Ce n'est pas notre avis en tant que maître d'ouvrage, ce n'est pas l'avis des garantes. C'est vraiment ce qui a été dit par le public dans les contributions.

Sur l'opportunité d'aménager l'A63, le constat est celui de la saturation avec une mise en cause des poids lourds en transit en nombre et forte occupation de l'espace. Il y a déjà des reports de trafic qui causent des nuisances, il y a des problèmes de sécurité. A priori, il n'y a pas d'aménagement requis sur l'A660.

En termes d'évolution possible du trafic. Il y a une persistance d'un fort besoin de transport automobile. Il y a eu aussi le fait, qui a été noté, que le Val de l'Eyre est de plus en plus attractif compte tenu de l'immobilier qui est abordable. La nécessité de développer l'emploi local pour éviter le domicile-travail et le fait que les hypothèses de l'État sont perçues comme trop peu ambitieuses sur le développement du fret ferroviaire. La demande d'intégrer au modèle de trafic les effets du télétravail et de la ZFE.

Ensuite, on nous demande également de penser l'A63 avec la rocade, avec la crainte d'un appel d'air qui amènerait plus de véhicules sur la rocade qui est considérée comme un entonnoir d'après le public. En fait ce n'est pas un entonnoir puisque ce sont 3 voies qui arriveraient sur une 2x3 voies. Sauf que la 2x3 voies est circulaire et qu'elle est déjà relativement chargée quand il s'agit de la rocade.

Sur l'environnement, la question a été posée de savoir si c'est un projet climat-compatible, avec l'interrogation sur le bien-fondé d'un tel projet de mise à 2x3 voies dans le contexte climatique actuel et dans le cadre des accords de Paris. Il a également été pointé, notamment lors de l'atelier environnement, la nécessité d'approfondir les critères environnementaux, avec la comparaison des bilans gaz à effet de serre. Ils ont été mis en ligne malheureusement après l'atelier. L'imperméabilisation du terre-plein central, les phénomènes d'îlot de chaleur. Et ensuite d'approfondir les effets sur la qualité de l'air et l'environnement sonore. Ce sont des choses qui sont effectivement à approfondir dans la suite des études.

Ensuite les expressions du public sur les modalités d'aménagement. Ce bout de 2x2 voies est effectivement vu globalement comme une anomalie. Donc la nécessité de mettre en cohérence cette section avec ce qui est à 2x3 voies au Nord et ce qui a 2x3 voies au Sud. Le souhait d'améliorer la fluidité, pour avoir la fluidité la plus complète possible, et un souhait

d'amélioration de la sécurité. Ensuite est revenue aussi la nécessité de tenir compte des niveaux de report sur le réseau local dans l'arbitrage des différents scénarios.

Sur la question des sept kilomètres, est-ce que c'est suffisant ? La section rocade, c'est la plus congestionnée, la plus sujette au trafic parasite sur les voiries parallèles. Il y a quand même la crainte d'un déplacement du bouchon en amont de la section qui aurait été mise à 2x3 voies. C'est perçu par certains comme une solution satisfaisante, mais par défaut.

En ce qui concerne la voie dédiée au covoiturage, le constat qui a été fait est qu'il y a déjà un développement de l'usage des parkings de covoiturage. Il y a la crainte qui a été exprimée que la voie dédiée réduise l'effet positif de l'élargissement. Il y a eu un fort intérêt des étudiants sur le sujet de la voie réservée, avec peut-être plus d'incertitude de la part des personnes en emploi, je dirais, en usage au quotidien.

Ensuite sur les modalités de financement, donc le péage. L'expression, c'est un sentiment d'injustice sociale et territoriale. Dans ce qui a été entendu, c'est que dans un contexte d'inflation, il y a la crainte d'une nouvelle perte de pouvoir d'achat. Des travailleurs confrontés à un prix de l'immobilier prohibitif et avec, en plus, une augmentation du coût de la mobilité. Il y a le fait que sur l'A660, le péage est ressenti comme injuste au regard des récents aménagements financés par les collectivités. La crainte de nouveaux reports de trafic par rapport à ce qui existe déjà quand il y a de la congestion et donc de nuisances dans les bourgs. Le fait que le péage est justifié pour le trafic de transit, mais pas pour les usagers locaux, c'est quelque chose qui a été exprimé par le public. Un peu dans le même thème, c'est un péage uniquement pour les poids lourds, donc de cibler uniquement les poids lourds qui sont considérés comme responsables des congestions par le public. Et puis un sentiment d'inégalité de traitement par rapport aux autres pénétrantes A62 ou A89. Et puis à d'autres régions qui ont des autoroutes gratuites, ou en tout cas des 2x2 voies.

Ensuite, il y a globalement la critique du modèle de congestion/concession, qui est considéré comme trop favorable au concessionnaire et la demande de son retour à la gratuité. Certaines personnes ont également exprimé un sentiment de privatisation d'un bien public.

Enfin ce qu'on a pu entendre de la part du public sur les approches alternatives. Tout d'abord, les alternatives pour les voyageurs. Ce sont des choses qui se sont beaucoup exprimées dans les ateliers mobilités. C'est un besoin de développement du TER, du bus, la réouverture des petites gares, faciliter de la multimodalité, notamment vélos-trains et vélo-bus. Et puis ensuite les applications de covoiturage. Ce sont des choses qui ont été beaucoup entendues en atelier. Ensuite, la priorité au fret ferroviaire, c'est-à-dire d'investir dans le fret ferroviaire et le ferroutage pour mettre les camions sur les rails dans la traversée de la France. C'est aussi quelque chose que le public a beaucoup exprimé dans les ateliers mobilités.

Il y a autre chose qui est exprimé, c'est comment sortir les poids lourds de l'A63. Il y a des choses qui ont été dites autour du grand contournement et des barreaux du côté de Langon-Mussidan. Le fait de rediriger les poids lourds vers par exemple l'A65. Et puis plus globalement,

pour retirer des poids lourds de l'A63 moins consommer, moins importer, consommer plus local.

C'est quelque chose qui est aussi beaucoup ressorti des échanges sur les scénarios qu'on va appeler "bis" qui sont : qu'est-ce qui pourrait y avoir comme autre scénario ? Il y a eu la question de mettre aux normes environnementales sans augmenter la capacité. Est-ce que ce ne serait pas un autre scénario ? Développer le covoiturage pour pouvoir rester à 2x2 voies en faisant suffisamment diminuer le trafic par covoiturage. Ensuite, optimiser l'exploitation. Donc il n'y a pas mal de choses qui sont derrière, comme le respect du code de la route, la régulation des vitesses ou la modulation d'horaires pour certains usagers.

Et ensuite, la question des financements alternatifs. Il y a des questions juridiques derrière. Il y a la question de l'adossement de l'aménagement à la concession d'Atlantes. C'est un sujet qui, à ce jour, juridiquement, n'est a priori pas envisageable. C'est quelque chose qui a été exprimé en tout cas. Il y a une part de crédits européens. C'est quelque chose qu'on fera également remonter, mais qu'à titre personnel je n'ai jamais vu. Mais ça remontera dans le cadre des enseignements de la concertation. Et puis la demande d'abonder les crédits publics par un dispositif de type écotaxe. Donc l'écotaxe qui avait été initialement prévue en 2014 et qui n'avait pas abouti, de façon à faire payer les PL. Il y a actuellement une disposition législative qui le permet dans certaines conditions et dans certaines régions. Donc c'est ce qui a été dit sur toutes les approches alternatives.

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

Alors comme l'a dit Béatrice, on a reçu pas mal de contributions et vous vous êtes beaucoup exprimé jusqu'à présent et on a noté qu'il y avait certains sujets qui revenaient souvent. Donc on a voulu apporter quelques compléments d'information sur ces sujets.

Le premier, ce sont les hypothèses de trafic. Avant de lancer la concertation, on a lancé de nouvelles études de trafic en 2022. Ces études de trafic sont basées sur le modèle multipartenarial girondin, le MMM, qui appartient à l'État, la Région, le Département et Bordeaux Métropole. Dans ce modèle, il y a énormément de données qui sont comprises. Pour les projections qu'on a faites à horizon 2030 et qui sont présentes dans le dossier de concertation ou sur les plaquettes que vous avez, sont intégrés tout un tas de projets de multimodes. On a recensé les principaux. La liste est un peu plus longue dans le dossier, elle est quasiment complète dans le dossier si vous allez y faire un tour. Ce modèle, qui nous a donné les chiffres de trafic qui sont présents dans le dossier, comprend le RER métropolitain et donc l'augmentation de 6 000 voyageurs par jour à horizon 2030 pour nous, pour le modèle. Ce modèle comprend aussi des données d'évolution démographique de l'INSEE auxquelles sont ajoutés les grands projets qui sont prévus sur la Gironde. Les grands projets comme l'opération d'intérêt métropolitain Aéroparc qui prévoit entre 13 000 et 15 000 emplois supplémentaires sur site, mais aussi les ouvertures à l'urbanisation dans les différentes communes en Gironde. Donc c'était pour le modèle et les hypothèses de trafic.

Il y a quelque chose aussi qui revient assez souvent : si on élargit l'A63, forcément on ferait un appel d'air et on créerait encore plus de trafic. On a effectivement une croissance de trafic, donc on va essayer de l'expliquer. Aujourd'hui, en trafic actuel, on a essayé de sommer, en approche de Bordeaux, les trois axes principaux qui desservent Bordeaux, donc la RD1250, A63 et RD1010. Aujourd'hui, si on somme ces trois axes, on a 104 500 véhicules par jour. Demain en 2030, si on ne fait rien, donc c'est le scénario 1, le fil de l'eau, on serait à 116 300 véhicules par jour. Donc en se basant sur les données INSEE et sur ce qui est prévu en termes d'urbanisation sur la Gironde. On a déjà une augmentation qu'on considère modérée, notamment du fait qu'on a des projets multimodaux comme le RER, qui viennent absorber des mobilités et ainsi que des hypothèses dans le modèle ambitieuses au niveau du covoiturage.

Il y a quelque chose qu'on n'a pas encore trop expliqué, c'est qu'on parle du scénario 2 depuis tout à l'heure mais il y a deux options dans le dossier du scénario 2. Une option à 11 portiques, c'est-à-dire qu'entre chaque échangeur actuel de l'A63, on met un portique, donc toute l'A63 est rendue à péage, et l'A660. Et il y a une option du scénario 2 où on laisse libre de péage l'A63 au nord de Cestas. Toute la partie Cestas-Bordeaux serait libre de péage, c'est notre option 2bis et c'est l'option 7 portiques. Les scénarios de projets, scénarios 2A, 2B et scénario 3, créent du trafic supplémentaire, mais c'est très léger. On considère que c'est très modéré. C'est entre 3 000 et 6 000 véhicules par jour sur 120 000 véhicules par jour. Donc l'appel d'air est très limité et ceci est largement dû au fait qu'on débouche sur une rocade qui est très chargée et donc qui ne peut pas absorber beaucoup plus de trafic et donc on ne génère pas beaucoup plus de trafic.

Un autre sujet qui est revenu, c'est le fonctionnement des péages en flux libre.

### **[Vidéo de présentation du péage en flux libre]**

C'est un système qu'on ne connaît pas vraiment et qui est en test, là c'est dans l'Indre-et-Loire. On a eu du mal à le présenter donc on s'est dit qu'une vidéo c'était certainement mieux pour le présenter. On oublie le système de péage qu'on connaît aujourd'hui. C'est ce qui était prévu pour l'écotaxe poids lourds en 2014. Ce sont des barrières en pleine voie qui flashent les véhicules qui passent. Cela permet de ne pas avoir de baisse de vitesse et d'être beaucoup plus libre dans les mouvements.

Une autre question qui revient souvent, évidemment, ce sont les reports de trafic. On a essayé de zoomer, vu qu'on est à Salles aujourd'hui, sur le secteur qui nous concerne. Si on se place dans le scénario de référence, donc en 2030 et sans aménagement, on se retrouve avec des chiffres de trafic (qui sont disponibles sur le site de la concertation, dans une fiche de trafic qu'on a mis en ligne la semaine dernière) sur le scénario un aux alentours de 60 000 véhicules par jour sur l'A63. Sur la RD1010, 4 400 dans le cadre du scénario 1 et sur la RD1250, 2 500 véhicules par jour. L'impact des scénarios d'aménagement à 2x3 voies, que ce soit le scénario 2A ou 2B, dans cette zone-là, il y a très peu d'impact étant donné que les barrières de péage

sont présentes dans les deux cas. On observe une baisse de trafic sur A63, du fait de la mise à péage. On serait aux alentours de 56 000 véhicules par jour dans les deux scénarios A et B. Et à l'inverse un report de trafic sur les RD, donc la RD1010 on aurait environ 5 700 véhicules par jour et la RD1250 3 300. Enfin, si on se place dans le cadre du scénario 3, donc mise à 2x3 voies juste dans la section terminale de l'A63 et le reste de l'A63 et de l'A660 gratuite. On a plus de véhicules sur l'A63 légèrement plus, c'est quasiment comme le scénario en fait, il y a peu d'impact. Et il y a également peu d'impact sur le réseau secondaire. Le scénario 3, dans ce secteur, a peu d'impact sur le trafic par rapport au scénario 1.

Le zoom en approche de Bordeaux est évidemment différent. On a une augmentation, on a plus de trafic, c'est déjà le cas et ce sera le cas en 2030. On a environ 86 000 véhicules par jour sur A63 en approche de la rocade, 9 400 sur la RD1010 et 20 900 sur la RD1250. Contrairement à tout à l'heure où l'impact du péage faisait baisser le nombre de véhicules sur A63, là on a beaucoup de véhicules et on a même plus de véhicules dans le cadre de la mise à 2x3 voies. Alors ça s'explique par le fait que les RD1010 et RD1250 étant à saturation en approche de Bordeaux, le modèle nous montre que les gens seraient prêts à payer dans la partie finale, donc à rejoindre l'A63 dans sa partie finale à partir des échangeurs 24-25. Étant donné qu'on est à 0,04€ du kilomètre, vous faites le rapport, on paye 0,20€ et on est sur une partie fluide, plutôt que de rester sur la RD1010 ou la RD1250 et d'être embouteillé. Donc on a ce phénomène-là qui est un peu différent sur l'approche de Bordeaux. Il nous a semblé intéressant, c'est pour ça qu'on vous le présente ce soir. Encore une fois, tous ces chiffres sont présents sur les fiches de trafic simplifiées qui sont en ligne sur le site. Le scénario 3, cette fois-ci, on est à 2x3 voies et gratuite. On observe qu'il y a plus de trafic sur l'A63 que dans le scénario 1 où on ne fait pas d'aménagement et à l'inverse, on décharge un petit peu les RD1010 et RD1250 en approche de Bordeaux. Voilà pour les zooms sur le trafic.

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

Un point rapide sur le bilan carbone. Comment on fait le bilan carbone ? C'est la somme des émissions de gaz à effet de serre en études, travaux, exploitation et entretien. En études, c'est négligeable. En entretien, ce n'est pas énorme non plus. Donc les deux gros postes, ce sont les travaux et l'exploitation. En travaux, ce sont les terrassements, les matériaux qui servent à faire les ouvrages d'art, les aciers, le béton, c'est le fait d'artificialiser des sols... Tout ça est compté en fonction du nombre de tonnes par exemple ou du nombre d'hectares rapporté à des facteurs d'émissions qui sont des valeurs tutélaires prises au niveau national. Mais dans le cas présent, comme on construit une seule voie, ce n'est pas le poste principal. Ce ne serait pas la même chose si on construisait intégralement une 2x3 voies en site complètement naturel au milieu de nulle part. En revanche, dans le cas présent, ce qui émet le plus de gaz à effet de serre, c'est l'exploitation. Donc ces émissions sont comptées sur l'A63 et l'A660, mais aussi sur les axes secondaires. Et elles sont comptées pendant les 50 ans à venir, puisque c'est considéré comme étant, pour le calcul de gaz à effet de serre, la durée de vie de l'infrastructure.

Il y a quatre facteurs qui sont déterminants pour faire ce calcul :

- le nombre de kilomètres parcourus par le véhicule qui émet des gaz à effet de serre,
- le type de véhicule (un camion va émettre plus de gaz à effet de serre qu'un véhicule léger),
- le type de route (un véhicule qui va plus vite. va émettre plus de gaz à effet de serre qu'un véhicule qui va plus lentement, donc un véhicule sur autoroute va émettre plus de gaz à effet de serre qu'un véhicule sur routes départementales)
- et l'année à laquelle on fait le calcul puisque le parc va aller en s'électrifiant et du coup émettra moins de gaz à effet de serre en moyenne.

Ce calcul a été fait pour appliquer ce qu'on appelle le facteur d'émission qui est en grammes par véhicule par kilomètre parcouru. On doit avoir comme unité auquel on applique ce facteur des véhicules x km, c'est-à-dire des véhicules, donc soit un poids lourd, soit un véhicule léger qui parcourt un certain nombre de kilomètres. On ajoute donc ces véhicules qui parcourent un certain nombre de kilomètres x le facteur d'émission qui est en grammes de CO2 et on arrive à un calcul. Le calcul de bilan carbone, il se fait en considérant que le scénario 1, c'est-à-dire le scénario où on ne fait rien, il a 0 de bilan carbone. Donc ça, c'est une hypothèse de base. On considère que c'est le point zéro puisque c'est ce qui se passerait si on ne fait rien, c'est le fil de l'eau. Et donc à ça on compare le scénario qu'on appelle nous 2A, avec les points de tarification tout le long de l'axe, le scénario 2B, avec un peu moins de points de tarification et donc une gratuité en approche de Bordeaux et en approche d'Arcachon. Et le scénario 3 qui est le scénario de mise à 2x3 voies partielle. Ce qu'on voit, c'est que la phase de construction, qui est en jaune, elle est cinq fois moins émettrice que la phase d'exploitation. C'est ce que je vous ai dit tout à l'heure, parce qu'on ne construit qu'une seule voie. Ensuite, c'est que sur 50 ans, les effets de l'exploitation deviennent majorants. Un léger surplus de trafic sur une autoroute entraîne une hausse des émissions et qu'à l'inverse, un report de trafic sur les routes départementales sur lesquelles les véhicules sont moins rapides, entraîne une baisse relative des émissions. Et c'est ça qui explique pourquoi le bilan carbone du scénario 2, où il y a le plus de points de tarification, donc le 2A, a un bilan carbone qui est négatif, puisqu'il y a plus de report de trafic sur les voiries locales et un petit peu moins de trafic sur l'autoroute. Et à l'inverse, que le bilan carbone du scénario 3 est défavorable puisque dans le scénario 3, il y a beaucoup de véhicules qui se reportent sur l'autoroute, qui vont vite et qui émettent plus de gaz à effet de serre. Voilà ce qu'on peut dire du bilan carbone. Il y a le bilan carbone intégral qui est sur le site de la concertation. Il y a une fiche de vulgarisation du bilan carbone qui est un petit peu plus digeste que le bilan carbone intégral, qui est aussi sur le site de la concertation.

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

Merci. Nous allons maintenant passer à vos questions. Pour s'exprimer, il y a plusieurs modalités. Alors bien sûr, vous êtes dans la salle, priorité aux gens qui sont dans la salle. Vous

levez la main, on vient vers vous, on vous donne la parole pour des prises de parole assez courtes. Mais si nécessaire, on pourra vous redonner la parole plusieurs fois pour que la parole circule le plus librement, le plus rapidement possible. Autre modalité, vous aviez vu qu'il y avait des papiers qui étaient disposés sur vos chaises. Si vous ne souhaitez pas prendre la parole parce que vous n'êtes pas forcément à l'aise ou parce que peut-être que vous devez quitter la réunion un peu avant la fin. Vous pouvez aussi rédiger une question, vous la tendez aux animateurs. Alors je précise qu'on va être deux animateurs pour faire circuler la parole. Moi, je vais m'occuper de l'avant de la salle. Et Audrey Darmian s'occupera de passer la parole au fond de la salle. Comme ça, on va alterner, un coup la parole devant, un coup la parole derrière et il n'y aura pas de jaloux. Donc ça, c'est pour ceux qui sont dans la salle.

Et puis, bien sûr, il y a des personnes qui sont connectées via l'application Zoom. Eux aussi, ils lèvent la main virtuellement et on leur passera la parole. De temps en temps, on va interrompre les échanges avec la salle pour prendre les questions qui sont posées via l'application ou pour lire les questions qui auront été faites par écrit.

Si tout est clair, on peut commencer les premières questions et réponses.

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

En voyant le déroulé, on a réalisé qu'il y a quelque chose d'essentiel qui a été demandé, qui va faire partie du bilan et il y aura une réponse de la DREAL par rapport à ça. C'est que, finalement, on ne parle que du coût et on ne dit pas ce que ça rapporte, par rapport aux différents scénarios. Donc c'est important aussi de souligner qu'effectivement c'est bien pris en compte, que ce sera demandé dans le bilan et qu'il y aura une réponse par rapport au retour sur investissement de cet investissement. Et juste aussi une autre petite précision. Ça a déjà été dit dans d'autres réunions, mais on le reprecise, Vinci n'est pas forcément celui qui sera choisi, même si la vidéo c'était Vinci, mais on préfère le préciser puisque bien entendu il y aura un appel d'offres par rapport aux concessionnaires si le scénario 2 finalement sera fait, si et seulement si. Ce n'est pas une pub pour Vinci. Potentiellement si encore une fois, le scénario 2 sera réalisé, il y aura un appel d'offres bien entendu public. On est bien d'accord là-dessus.

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

On avait cherché des vidéos où il n'y avait aucun concessionnaire cité, ça n'existe pas. Il y a toujours l'un ou l'autre qui est cité.

Sur cette diapositive, on présente un résumé en très grandes lignes de ce qui a été présenté avant sur les expressions du public. Ce qui est écrit là, c'est un peu tout ce qui a été, mais vraiment très résumé. Ce qui a pu être dit, ce qui a pu être écrit au cours des deux derniers mois. Il y a peut-être des choses que vous allez voir et vous dire "ça, je suis d'accord, je veux aller plus loin, là, je veux proposer autre chose" ou au contraire dire "je ne suis pas d'accord", mais en tout cas c'est le moment d'en parler.

Monsieur le Maire...

### **Bruno BUREAU (maire de Salles)**

Bruno Bureau, maire de Salles. Je vais être relativement rapide. Alors sur les trois scénarios, il y en a que deux qui sont entendables pour le territoire. Ce sont le 1 et le 3. Une mise à péage, ce n'est même pas envisageable, je vais y revenir. Les concessions, ça a permis de doter la France d'infrastructures. Mais on voit aujourd'hui le résultat avec un transfert : théoriquement, les autoroutes étaient payantes pour 20 ans. Ça, c'était il y a 40 ans. Donc aujourd'hui, on continue à payer. Il y a quelques jours, j'ai vu un rapport qui est sorti sur les sociétés autoroutières et je ne veux même pas vous dire l'indécence des profits que se sont faits ces sociétés autoroutières sur le dos des contribuables que nous sommes.

Alors on est tous conscients ici de la dangerosité de l'autoroute A63. On la vit au quotidien pour ceux qui travaillent sur Bordeaux, on la vit le week-end quand on veut avoir des activités culturelles sur la Métropole. On en est tous conscients. Je ne suis pas certain que la mise à 2x3 voies résoudra le problème à terme. Il va le résoudre ponctuellement certainement. Il va fluidifier la circulation, c'est indéniable. Mais pendant combien de temps ? Je ne sais pas. J'ai connu, pour avoir habité à Bordeaux, la rocade à deux voies, la rocade pas bouclée, la rocade sans pont. À chaque fois ça donne un peu d'air. Et une fois que cet air est passé, quelques mois voire un ou deux ans après, la saturation revient. Donc on va aspirer. Je voudrais surtout qu'on prenne en compte le fait que la situation qu'on vit aujourd'hui, elle est essentiellement due au trafic des poids lourds routiers et du transit international. Et ça, il faut le prendre en compte. Je sais qu'il y a d'autres propositions qui ont été faites, notamment par la Métropole, où on demande de travailler plutôt sur des barreaux routiers qui permettraient de délester l'agglomération. Parce que, qu'on le veuille ou qu'on ne le veuille pas, l'A63 mise à 2x3 voies, quand on va arriver sur la Métropole, on va s'engorger. Dans tous les cas de figure, ça ne résoudra pas le système.

Le dernier point sur lequel je veux venir moi et puis après je pense que la salle va revenir sur pas mal de choses. Ici, on a un nombre de déplacements pendulaires vers l'agglomération bordelaise mais aussi vers le bassin d'Arcachon très important. Si demain tous ces gens qui sont obligés d'aller travailler, et je dis bien obligés parce que, aujourd'hui sur notre territoire, avec la problématique du logement qu'on a, on est incapable de développer de l'économie tant qu'on n'arrivera pas à développer du logement, et aujourd'hui les gens sont obligés d'aller travailler à Bordeaux ou d'aller travailler sur la COBAS. Donc comment vont faire ces gens-là pour payer ? Alors, je sais qu'il a été dit que 1,40€ ce n'est pas cher, 1,40€ aller, 1,40€ retour, multiplié par 20 jours, ça fait 58€. si on rajoute les sorties le week-end ou même si on veut aller à l'hôpital. Si demain l'A660 et aussi payante, il faudra payer pour se soigner, il faudra payer pour aller vers la culture, il faudra payer pour travailler, ça devient épouvantable. Alors je veux bien croire que ce sont les usagers qui vont payer, mais ce n'est quand même pas à tous de payer. Donc c'est la chose qui est carrément inentendable et inaudible pour la population et

pour les élus. Et c'est en ce sens qu'on sait qu'on s'est prononcé au niveau de la CDC du Val de l'Eyre.

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

Bonsoir. Marie-Hélène Des Esgaulx, je préside la COBAS. Je veux saluer Monsieur le Préfet bien sûr, et Madame Panconi parce qu'on a beaucoup travaillé ensemble sur les deux échangeurs de Gujan-Mestras et on a fait du très bon travail.

Je vais faire très court. Pourquoi je suis ici ? Pas pour répéter ce que j'ai dit à Biganos à la réunion publique, pas pour dire ce que je dirais à La Teste, parce que je dirais des choses à La Teste aussi. Mais ce soir, je suis venue d'abord en solidarité avec vous les habitants du Val de l'Eyre, avec les élus qui sont là, le maire de Salles tout particulièrement, président de la CDC. Je crois que c'est très important cette solidarité. Elle doit être forte sur un dossier aussi important que celui-ci. Donc je ne répéterai pas ce que j'ai dit à Biganos. Tout le monde le sait. Je suis contre le fait qu'on intègre l'A660 dans le périmètre de cette concertation. Il faut enlever l'A660, elle n'a rien à y faire. Parce que tout ce qu'a dit Bruno excellemment est vrai. Nous, on n'est pas concernés par ça. Le sujet c'est des camions, c'est du flux entre Bayonne et Bordeaux. Que vient de faire l'A660 ? Sinon, pour équilibrer budgétairement les comptes. Et ce que vous avez dit, monsieur, m'a beaucoup inquiété tout à l'heure, quand j'ai entendu qu'il n'y aurait pas de péage au nord de Cestas. Alors là on sait où il est le péage, on va faire payer les habitants du sud bassin. Parce que votre truc de flux libre, c'est très joli, c'est très bien, c'est sympa, mais enfin on va payer quand même hein. Donc je ne répéterai pas tout ça.

Mais ma position ce soir est de dire que je ne choisis aucun des scénarios. Pourquoi je ne choisis aucun des scénarios ? Parce que le scénario 1 d'abord, pour moi il est inacceptable puisqu'il est de ne rien changer. On ne peut pas ne rien changer. Tu l'as dit très bien Bruno. Le scénario 3, il est inutile parce que dépenser l'argent qu'on va dépenser pour gagner cinq minutes, excusez-moi mais pour moi ça n'a aucun sens. Et c'est souvent le cas, on donne trois scénarios mais il y en a toujours un qui ressort, il n'est pas là par hasard. Donc le scénario qui est le seul intelligent, acceptable, même si on n'est pas d'accord avec lui - c'est mon cas - c'est le 2.

Alors le 2, il peut être effectivement examiné. Ce soir, ce que je vais vous dire, parce que moi je suis contre le péage et contre tous les péages, c'est qu'il y a quelque chose d'intéressant dans ce scénario 2. Pour moi, ce qui est intéressant dans ce scénario 2, c'est l'utilisation du terre-plein central, et ça t'avait d'ailleurs tout à fait interpellé à Biganos déjà, tu as été un des premiers à en parler. Je pense que l'utilisation du terre-plein central, c'est une idée géniale, mais pas pour y mettre tout le monde. Moi, mon idée et ce que je voudrais que vous vous regardiez comme scénario, l'idée qui est la mienne, c'est qu'on y mette que les camions. C'est-à-dire qu'on fait une voie sur la voie centrale, une ou deux d'ailleurs, parce que le problème, il est quand même beaucoup plus important dans le flux Bayonne-Bordeaux que dans l'autre sens Bordeaux-Bayonne. Mais une ou deux voies, mais on y met que les camions. Alors si on

veut faire un péage, c'est les camions qui vont payer et ça, c'est déjà très bien. Et puis si on veut réguler les camions à l'entrée de Bordeaux, le président de la Métropole a de très bonnes idées. Il dit qu'à certaines heures, il ne faudrait pas que les camions passent. On peut les stocker sur votre voie centrale. Ça, ça a vraiment du sens. Donc moi, je plaide pour ça. Je voudrais que ça soit étudié parce que je pense que ça pourrait entraîner un accord beaucoup plus important qu'aujourd'hui. Voilà, c'était ma proposition d'aujourd'hui. Je l'ai dit, le double avantage est la régulation des poids lourds et le règlement du péage.

Ce sera mes deux derniers points. L'adossement. Moi, je crois, contrairement à ce qu'on m'a dit à Biganos, que cet adossement est possible. Il y a de la jurisprudence. C'est quoi l'adossement ? C'est le concessionnaire actuel qui fait les travaux. Il ne fait pas de péage en plus ni rien, mais il obtient un accroissement de sa durée de concession. Nous on s'en fout qu'il prenne quinze ans de plus ou vingt ans de plus si on n'a pas à payer le péage. Ce n'est pas au gouvernement de répondre sur l'adossement, ce n'est pas aux services techniques de l'État, même s'ils sont très compétents, c'est au Conseil d'État. C'est le Conseil d'État qui peut dire si l'adossement est possible ou pas. Et moi je dis ce soir qu'il est possible si on enlève l'A660. L'adossement n'est pas possible quand c'est un linéaire trop important, si on enlève l'A660, ce qui est mon vœu le plus cher, et bien on peut certainement travailler sur l'adossement.

Enfin, je termine sur ce phénomène, tu en as très bien parlé Bruno, de métropolisation. Je termine par ça parce que c'est sérieux. Imposer un péage pour rejoindre la Métropole, parce que c'est de ça qu'il s'agit quand même, à ceux qui ont pris le parti, parti choisi ou imposé ou subi d'ailleurs, de vivre à la périphérie en périurbaine, c'est à mon sens une erreur. C'est une erreur politique qui raisonne vraiment particulièrement dans le contexte actuel. C'est la présidente d'une agglomération qui vous le dit, qui est plutôt d'un territoire plutôt favorisé, Monsieur le Préfet. Donc voilà, mais je le dis avec beaucoup d'humilité. Nous devons collectivement peser vraiment l'impact de nos décisions et ne pas perdre de vue que nos choix ont toujours des répercussions sociétales qu'il nous appartient à responsabilité de mesurer. Donc ce phénomène de métropolisation, il n'est pas suffisamment pris en compte actuellement dans notre réflexion. Je dirais même que si vraiment on fait des péages, comme il pourrait être fait sur ce barreau entre Salle et Bordeaux, je crois qu'on est en train de créer une distorsion, une inégalité au niveau des habitants de la Gironde. Parce que, quand vous regardez à l'Est, il n'y a pas un autre péage aussi près de Bordeaux qui va intervenir. Quand vous arrivez du Nord, il n'y a pas de péage. Les gens arrivent directement. À l'Est, il n'y a pas de péage non plus. Donc au sud, on créerait un péage et donc c'est vraiment des habitants qui seraient doublement ponctionnés. Donc je crois que vraiment qu'il y aurait une injustice qui serait créée.

Voilà, donc merci de m'avoir écouté. Merci Monsieur, parce que ce n'est pas toujours facile de parler avec ce Monsieur. À Biganos, il ne m'a pas laissé parler non plus. J'ai dit ce que je voulais dire Monsieur le Préfet, et surtout je souhaite que ma proposition soit examinée. Mettons les camions sur le terre-plein central, c'est eux qui payent et nous on est tranquilles et on peut réguler en plus pour la Métropole.

### **Intervention du public**

Bonjour. Je suis Madame Aligé, de Salles. Je voudrais savoir de quand datent exactement les études que vous produisez parce que j'ai cru voir sur votre plaquette qu'elles dataient de 2016. Or nous sommes en 2023. Il s'est quand même produit plusieurs confinements depuis et de nombreux habitants sont passés en télétravail.

D'autre part, je ne sais pas comment on peut vraiment se projeter si loin compte tenu du réchauffement climatique et de tous ses effets. D'autre part, concernant les camions, pour rebondir sur ce que vient de dire Madame Des Esgaulx, pourquoi ne pas instaurer une taxe tout simplement à l'entrée en France ? Cela enlèverait déjà pas mal de camions, parce que vous n'avez pas été sans remarquer qu'il y a énormément de transport par camions internationaux. Merci.

### **Intervention du public**

Merci. Je vais essayer de faire court. J'aimerais savoir qui va prendre la décision finale de ce projet.

Moi je voudrais juste dire que, effectivement, les personnes qui sont là sont concernées puisqu'on va tous travailler en prenant notre voiture et effectivement en prenant cette A63. Moi ce qui me semble un peu particulier, c'est que, finalement, on va payer pour des véhicules qui, à la limite, n'ont rien à faire sur cette autoroute. Tout ce qui se passe au nord de la France et qui va en Espagne n'a pas à passer par Bordeaux. Alors vous pourrez m'objecter que ça n'a pas de rapport avec ce soir, mais pour l'instant, personne n'a eu le courage de faire ce grand contournement de Bordeaux. En 1999, Monsieur Madrelle a fait une question au Sénat à l'horizon 2020 parlant de cette fameuse saturation du trafic et de l'A63 notamment et de la rocade. Ensuite en 2009, on a tous sans doute vécu ici l'abandon du projet de grand contournement. Excusez-moi, mais un grand contournement de Bordeaux enlèverait tous ces poids lourds et tous ces véhicules qui n'ont rien à y faire et qui, de fait, permettrait à l'A63 de rester comme elle est. Il y aurait un peu de trafic pour les vacances effectivement, parce que le bassin d'Arcachon attire. Et simplement une petite remarque, c'est que la plaquette perturbe un peu, c'est pour ça que je vous demande qui va prendre la décision, parce que déjà dans la plaquette le scénario numéro 2 fait deux fois plus de place que les deux autres projets. Dans le discours de simplification que vous avez fait, on dirait que la décision est déjà prise pour le péage. C'est un petit peu l'impression que ça donne. Voilà.

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

Merci. On va avoir quelques réponses à ces différentes questions et propositions. D'abord, je reviens sur la position de Madame Des Esgaulx, sur l'utilisation du terre-plein central pour faire circuler ou stocker les poids lourds. C'est une nouvelle proposition, mais est-ce que vous pouvez y répondre ?

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

Par rapport à la proposition de Madame la Présidente, cette solution n'a pas été regardée de notre côté et, bien entendu, on va l'enregistrer. Comme ça, à chaud, ça nécessiterait de regarder la capacité. Bien entendu que nous, on se sert du terre-plein central pour faire cette fameuse troisième voie. Là, vous proposez de la rendre finalement étanche pour mettre les poids lourds et laisser les voitures sur les voies existantes telles qu'elles sont aujourd'hui. Donc il y aurait probablement les problèmes d'échange aussi, par rapport à voir où on mettrait des points d'échange. Mais c'est une chose que pour l'instant on n'a pas examinée. Donc on enregistre.

Peut-être répondre à deux ou trois points par rapport aux expressions. Donc les études qui datent de 2016. Oui, malheureusement, des fois il arrive qu'il y ait des projets qui sont initiés, comme vous l'a présenté Béatrice dans la présentation. Il y a des études, ce qu'on appelle d'opportunité de phase un, de phase deux. C'est l'histoire des projets et des concertations qui font que, en tous les cas, aujourd'hui, le ministère des Transports a décidé de consulter la CNDP, il y a eu des garantes qui ont été désignées et donc de mettre à la concertation, la mise en concession à 2x3 voies de ce projet. Une fois encore, la décision n'est pas prise. La plaquette et le document de concertation, ce n'est pas parce qu'il y a peut-être quelques pages de plus pour le scénario 2 que ça veut dire que c'est le scénario 2. Aucun scénario n'est tranché, aucune décision n'est prise. Et, in fine, comme on vous l'a présenté aussi, il y aura, à la fin de la concertation, le bilan des garantes un mois après. Deux mois après, il y aura les enseignements tirés par l'État. La synthèse sera remontée par le préfet de Région au ministre délégué chargé des transports. C'est le ministère qui décidera de la suite à donner au vu de l'expression et de tous les éléments qui seront portés à sa connaissance.

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

Pour les études, je rajouterai un point. Les études de concessibilité datent effectivement de 2016, comme Michel Duzelier vient de l'indiquer. C'est pour ça que, dans le dossier, on avait des éléments de trafic qui dataient de 2016. Mais c'est aussi parce qu'elles dataient de 2016 qu'on a relancé des études de trafic en 2022 et que ce qu'on vous a présenté ce soir comme élément de trafic et la fiche qui est sur le site, ce sont des éléments de trafic de 2022 et qui confirment les éléments de 2016. Ils ont effectivement été faits depuis parce que les éléments de trafic, c'est quand même un élément qui est particulièrement important dans le cadre des décisions qui sont à prendre pour un projet routier.

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

Dernière question qui a été posée, en fait c'était une demande de faisabilité, c'était la question d'une taxe pour les poids lourds en transit à l'entrée de la France. Est-ce que de votre point de vue, c'est possible ? Est-ce que vous êtes en état de répondre maintenant ou est-ce que ce sera transmis ?

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

Non, on pourra faire remonter. Effectivement, c'est une idée. Mais je ne suis pas capable de vous répondre aujourd'hui sur quelque chose d'aussi général.

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

Le grand contournement a été évoqué et il y a certaines expressions aujourd'hui, certains élus de Bordeaux Métropole qui peuvent aussi s'exprimer. En tous les cas, du côté de l'État, ce projet avait été abandonné en 2008 après le Grenelle de l'environnement. Je dirais qu'à l'époque, c'était par rapport à ses impacts sur l'environnement et son coût prohibitif. Aujourd'hui, s'il fallait reprendre ce projet, l'impact sur l'environnement sera encore davantage plus conséquent, avec des contraintes beaucoup plus fortes qu'elles ne l'étaient à l'époque. En tous les cas, pour l'instant, ce n'est pas un projet que le ministère demande d'étudier.

**Intervention du public**

Alors, moi, je vais dire que, dans votre présentation, il me manque plusieurs points. Vous parlez du bilan carbone, mais à aucun moment vous avez parlé du coût de l'entretien des routes parallèles qui vont être empruntées, la RD10, la R1250, que nous allons payer, la collectivité. À aucun moment vous ne présentez une étude de ferroutage ou même par bateau, parce que ce trafic international ne fait que traverser la France ou va à Rungis. Mais aucun apport pour la commune ou pour Bordeaux. Ensuite, vous nous parlez d'un péage à flux libre. Puisqu'on lira les plaques d'immatriculation, on sera en mesure de savoir qu'on habite en Gironde. Donc ne peut-on pas étudier que ce soit gratuit pour tous les habitants de la Gironde ? Et là, tous les habitants de la Gironde sont au même niveau qu'ils soient au Nord ou au Sud. Ils peuvent tous venir sur le bassin d'Arcachon gratuitement. Nous pourrions aller à l'hôpital gratuitement. J'espère que vous avez conscience que mettre une taxe pour l'accès aux soins, c'est très grave.

Et ensuite je vais finir sur quelque chose qui m'a très surpris sur votre fiche. Parce que moi j'ai fait une soustraction toute bête. Vous dites que ça va augmenter sur la RD1250 de 2 000 voitures. J'ai fait les soustractions du tableau que vous avez affiché. J'arrive à 4 200 voitures de plus, 4 500 pour le scénario 2, 3 600 pour le scénario 3 et sur l'ancienne nationale 10, RD1010, j'arrive à 3 600 voitures de plus, 3 300 et 3 100. Alors je ne sais pas où vous trouvez vos chiffres, 2 000, par rapport à ceux que vous avez affichés. Je pense, et je prends en photo, j'ai reconstruit avec une calculatrice, qu'il a des problèmes de calculs. Donc j'aimerais bien que

dans vos rapports, il y ait marqué 4 500 et pas 2 000. Et que les coûts d'entretien apparaissent. Et qu'on prenne en compte la gratuité pour toute la Gironde.

### **Intervention du public**

Bonsoir, moi c'est juste une interrogation. Nous avons deux garants. Très bien. Ensuite ça va être transmis et ça va remonter au ministère. Donc ça c'est parfait. On a une concertation, on sait ce que ça vaut les concertations, parce que quelque part, à mon avis, les dés sont déjà jetés. L'affaire est entendue et on ne pourra rien faire. Donc là, vous nous faites une démonstration de ce qu'il faut faire pour calmer les gens, les informer, ce qui est très bien de nous informer. Mais quelque part, qu'est-ce qui va se passer derrière ? Il est hors de question que nous on paie pour des gens qui vont faire que du transit chez nous. C'est tout.

### **Intervention du public**

Bonsoir. Je remercie les garantes parce que c'est la deuxième ou troisième réunion à laquelle je participe. Il y a maintenant plein de réponses à des questions. Je trouve ça incroyable Monsieur le Préfet et messieurs dames de la DREAL, que sur le sujet aussi important et aussi simple à résoudre, qui est "combien ce péage va rapporter à l'État et à la concession ?" il n'y ait toujours pas la fiche. Donc j'espère que pour la dernière réunion elle y sera.

J'en viens à un point assez précis parce que moi je me suis intéressé à l'histoire des gaz à effet de serre. J'ai eu quand même un sursaut quand j'ai vu que ça donnait moins de gaz à effet de serre de faire plus de route et d'y mettre plus de monde que sur l'actuelle. Et donc j'ai demandé effectivement à la dernière réunion à ce que l'enquête origine-déplacement qui permet de sortir toutes ces données soit mises en ligne, ce qui a été fait, je vous remercie. Je vais dans votre sens Madame Panconi, les études origine-déplacements sur ce genre de projet, c'est essentiel. Et donc je voudrais quand même vous expliquer, parce que je suis allée la voir, comment a été faite la méthodologie sur les reports de trafic. Il y a effectivement une enquête origine-déplacements de 2016 qui a été mise à jour sur 2022. Mais la vraie question c'est, si on met un péage, que vont faire les gens ? Alors moi je me suis dit, le jour où on fait ça, on se met à l'entrée de l'autoroute, on donne des feuilles aux gens qui se déplacent et on leur demande de répondre. Il y a 80 000 véhicules qui arrivent sur Bordeaux, on en fait 2 000 ou 3 000 et puis on voit ce qui se passe. Je pensais que c'était ça qui s'était passé, mais non.

Je vais vous dire comment ça a été fait. La réalisation de l'enquête, c'est 1 000 enquêtes valides, un recrutement par mail sur l'achat d'une base mail de personnes habitant dans les Landes et la Gironde sur peut-être la moitié des 1 000 questionnaires. Et l'autre moitié : une campagne de publicité sur Facebook ciblant le même périmètre géographique sur une période de 2 à 3 semaines. Et à ces gens-là, on leur a demandé "si on fait un péage, où est-ce que vous allez passer ? Est-ce que vous allez passer par Pessac, par Cestas, par l'A10, par l'A12 ?" On ne sait pas quoi. Les gens peut-être qu'ils utilisent l'autoroute une fois par an, peut-être qu'ils ne l'ont jamais prise. Est-ce qu'on les a rencontrés ? Non. Est-ce qu'ils étaient sur l'A63 au moment où on a fait le questionnaire ? Non. Et du coup, je me dis : si c'est à partir de

ça qu'on a fait un modèle qui derrière calcule les gaz à effet de serre, peut-être que ce n'est pas tellement étonnant que l'exploitation soit moins importante sur l'A63 avec le scénario 2 qu'avec le scénario 1.

Et il y a quand même un truc qui m'a aussi dérangé, c'est que je me suis dit : si on fait ça et qu'on se dit "tiens, il y a 2 000 bagnoles de chaque côté, bon ok", est-ce que ce ne serait peut-être pas intéressant de se dire qu'il faudrait faire une étude d'impact sur ces populations à qui on va envoyer 2 000 véhicules de plus ? Et qu'est-ce que ça va leur faire en termes de nuisances, en termes de bruit, en termes de saturation, en termes de pollution ? Parce que l'électrique, ce n'est quand même pas tout le temps pour tout le monde. Alors je me suis dit : je ne sais pas, il doit manquer d'argent pour faire une étude costaud. Et en même temps je me suis dit : ce péage, c'est 80 millions d'euros par an de rentabilité sur une concession de onze ans, ça fait 1,2 milliard. Est-ce que pour 1,2 milliard de chiffre d'affaires sur quinze ans, on ne peut pas se payer une vraie étude origine-déplacement avec un vrai panel et des vraies distributions à l'entrée de l'A63 pour savoir ce que les gens vont faire ? Voilà.

### **Intervention du public**

Bonsoir. Moi, c'est encore des chiffres qui me dérangent. C'est sur la plaquette, c'est marqué 17% à 29% de camions sur l'A63 mais c'est une moyenne. On ne fait pas des moyennes quand on est dans un embouteillage. C'est ce qu'il faut savoir, c'est combien il y a de camions toute la journée qui sont sur une voie deux voies. On ne peut pas faire une moyenne sur 24h parce que, quand on dit 17% à 29%, ça ne fait pas beaucoup. Mais entre 9h du matin et 10h30, il y en a plus que ça. Le soir, pareil. Donc je ne suis pas d'accord avec vos chiffres. Voilà.

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

Je vais essayer de répondre à quelques-unes des questions. Tout d'abord, les poids lourds en transit représentent 9 100 véhicules par jour sur les 18 000 poids lourds. Donc ça veut dire que vous faites 18 000 - 9 100. Ce qui reste, ce sont des poids lourds en échange ou des poids lourds locaux. Donc ça veut dire des poids lourds qui desservent l'agglomération, qui nous nourrissent et qui sont nos commandes, etc. Je vous engage également à aller voir une étude qui a été mise sur le site de la concertation. Ça s'appelle l'étude LAPI et c'est une étude qui montre notamment que les poids lourds en transit, il y en a très peu à l'heure de pointe parce qu'ils s'organisent de façon à ne pas passer à l'heure de pointe. Et ce n'est pas parce qu'un poids lourd a une plaque d'immatriculation.

LAPI c'est lecture automatique de plaques d'immatriculation. Les poids lourds, on les a photographiés à une barrière de péage à un certain endroit et ensuite on les suit sur toute l'agglomération et on voit où ils sortent. Si c'est un poids lourd qui ne ressort pas du cordon qui a été fait par les caméras qui prennent les photos, ça veut dire que ce sont des poids lourds en échange. Et ce n'est pas parce qu'un poids lourd est immatriculé au Portugal ou en Espagne que c'est

forcément un poids lourd en transit. Et c'est ce qu'on a constaté grâce à cette étude. Donc elle a été mise sur le site de la concertation.

C'est peut-être difficile à entendre, mais ce sont les résultats de cette étude qui a été mise sur le site de la concertation et qui n'est pas une étude qui a été faite dans le cadre de l'étude A63, qui est une étude qui a été faite plus largement.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Est-ce que le péage en flux libre permet d'avoir une gratuité pour les usagers locaux ?

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

Ce n'est pas une question de type de perception du péage, c'est une question de droit du péage et de principe constitutionnel d'égalité des usagers devant l'impôt et donc devant le péage. Donc, ce qui peut être fait, ce sont des abonnements fréquences, c'est-à-dire pour les gens qui passent un certain nombre de fois et qui sont de ce fait reconnus par leur plaque d'immatriculation. Par exemple, Vinci fait sur certaines de ces portions le cinquième passage gratuit, donc ce qui fait 20%.

**Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)**

S'il vous plaît, vous nous laissez répondre et c'est comme ça on s'entend mieux. C'est beaucoup plus simple.

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

Atlantes a des abonnements fréquence qui, si ma mémoire est bonne, doivent aller jusqu'à 50%. Donc il y a des abonnements fréquence, mais il ne peut pas y avoir gratuité au seul motif de la localisation. Ce serait considéré comme une discrimination par rapport au droit du péage. Après il y a aussi des endroits où, en complément des abonnements qui sont des gestes commerciaux des concessionnaires, il y a certaines collectivités qui abondent uniquement pour leurs contribuables, leurs habitants.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Il y avait deux autres questions qui n'ont pas encore reçu de réponse. Une demande d'explication sur la méthodologie d'enquête, notamment le profil des participants, sur la volonté de payer le péage ou pas.

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

Alors il y a deux choses différentes. Il y a une enquête de trafic qui a été réalisée en 2022, qui est basée sur une enquête origine-destination. On arrête effectivement les gens sur tout le périmètre. On a mis plusieurs points d'enquête qui sont dispo dans le dossier que vous avez lu. On leur pose la question d'où ils viennent, où ils vont et on rentre ces données dans le modèle, on ajoute aussi des comptages automatiques, donc on met des comptages automatiques à plusieurs endroits et ça nous permet d'avoir une typologie des déplacements des personnes. Donc ça, c'est la première chose, c'est l'enquête de trafic.

Et ensuite, sur cette étude de trafic, on a ajouté quelque chose qui s'appelle une enquête de préférence déclarée valeur du temps pour essayer de connaître la valeur du temps des gens sur l'agglomération et être en capacité de savoir s'ils seraient prêts à payer le péage ou à se reporter sur le réseau secondaire. Pour ça, on a fait appel à un bureau d'étude belge qui est spécialisé dans ces données-là, qui a envoyé effectivement plus de 100 000 mails à des utilisateurs de l'A63 qu'ils ont repéré via leur recherche Google ou des choses comme ça. Et donc il y a plus de 1 000 personnes qui ont répondu. Ils ont jugé que les réponses étaient analysables, que c'était un échantillon suffisant. Ce sont des gens qui ont été ciblés par ce bureau d'études belge Stratec. Donc je vous invite peut-être à aller voir sur leur site pour avoir plus d'informations sur leur méthodologie. Ils ont réussi à identifier des utilisateurs potentiels de l'A63 et ce sont ces personnes-là qui ont répondu. De toute façon, ces résultats ont servi à affiner des valeurs tutélaires, valeur du temps, qu'on utilise au niveau national pour connaître la valeur du temps des utilisateurs. C'était juste pour raffiner ces données-là. Donc en fait, c'est de l'affinage, ce n'est pas juste 1 000 personnes prises au hasard qui ont répondu et qu'on a choisies. Voilà.

### **Intervention du public**

Bonjour, je voudrais réagir à un propos de Madame Panconi tout à l'heure, qui invoquait la constitutionnalité et l'égalité devant l'impôt. L'impôt, oui. Par contre quand on parle de péage à un concessionnaire privé, non, ce n'est plus de l'impôt, c'est une concession privée à partir du moment où elle a une délégation de service public. Mais ça, c'est un premier point.

Le deuxième point concerne la sécurité. C'est quelque chose que vous abordez vaguement. Je vous rappelle, une dame a fait les calculs. On est sur un délestage de plus de 3 000 véhicules sur les itinéraires secondaires. À partir du moment où on met des péages, ces gens-là vont passer par la RD1010 pour éviter un certain nombre de sections. Ils vont peut-être revenir par le carrefour du Barp qui va inexorablement passer devant un établissement scolaire où il est prévu de mémoire, 1 200 lycéens, 800 collégiens avec des gens qui vont être pressés ou des poids lourds qui, au niveau du respect du code de la route, on le sait tous, sont pour le moins hasardeux eu égard du fait que la majeure partie ont des plaques étrangères. Et étant donné qu'en plus nous n'avons pas les pelotons de gendarmerie nécessaire et suffisant pour pouvoir assurer la sécurité et sur l'A63 et sur les itinéraires de délestage plutôt. J'aimerais que vous me

répondiez là-dessus parce que je vois mal au niveau des habitants, que ce soit du côté du Barp que du côté de Salles. On le voit tous à chaque fois qu'il y a un accident. Comment vous allez faire pour sécuriser ces réseaux-là ?

### **Intervention du public**

Bonjour, moi c'était juste pour revenir sur ce que vous disiez tout à l'heure par rapport aux heures de pointe sur les poids lourds. Je pense qu'il faudrait que vous alliez un petit peu sur la route ma chère dame, parce que nous on est des professionnels de la route, donc on connaît un petit peu le métier. Je suis dans le BTP donc je sais de quoi je parle et c'est une catastrophe toute la journée, toute la journée, toute la journée. Je pense que le gros problème qu'il y a également, je pense que c'est votre boulot, la DREAL, c'est de vérifier le cabotage. Vous savez, tous les étrangers qui viennent chez nous et qui font plusieurs livraisons et qui ne ressortent pas du pays pour pouvoir faire leurs livraisons et ils roulent n'importe comment. Là, je pense qu'il y a un gros travail à faire. En ce qui concerne les transports, je pense que les trams-bus seraient très bien pour tout le monde, notamment tous les étudiants qui galèrent pour aller en cours. Voilà, je vous remercie.

### **Intervention du public**

Bonjour. Moi je prends l'autoroute tous les jours. Tous les jours, il y a des accidents. Puisque ça fait congestion au Nord et au Sud tous les jours. Et au niveau de la gratuité, moi je viens de la région lyonnaise donc je suis là depuis cinq ou six ans. Il y a un tronçon qui est gratuit sur l'A42 pour les riverains entre Dagneux et Meximieux. Vous pouvez vérifier. Donc ça existe. Donc je pense qu'on a la même constitution à Lyon qu'à Bordeaux et c'est gratuit entre Dagneux et Meximieux. Autre chose, pour le péage, pour moi, il y a deux solutions. Je crois qu'il y a le renouvellement des concessions en 2026 ou 2027, donc ça peut être un levier pour négocier la gratuité de ce tronçon. Enfin, au vu des contrats qui sont clairement léonins, apparemment la rentabilité, j'ai regardé la même étude et elle est... comment dire... En clair, c'est vraiment du vol. On vole les usagers. Donc il y a ce levier-là. Ou l'autre, c'est de faire encore une fois ce tronçon gratuit et ça existe sur l'A42, vous pouvez vérifier.

### **Intervention du public**

Bonjour, ce serait surtout une question CNDP. Comment ça se fait que le CNDP ait accepté un débat comme ça ? Puisque bon, je ne vois pas du tout cela comme une concertation. On nous présente des projets. À quel moment on a la variante 4, les variantes sur les projets ? Aujourd'hui, on n'a pas le choix. C'est pour ça que je suis surpris que vous ayez participé à ce débat.

## **Jean VEYRAT (animateur)**

Monsieur le Sous-Préfet, sur ce dernier point.

## **Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)**

Sur ce dernier point, je ne sais pas, Monsieur, si vous étiez là au moment où j'ai pris la parole au tout début, mais j'ai bien rappelé, qu'effectivement, allés vous être présentés trois scénarios. Et je me rappelle très bien vous avoir dit que ce n'était absolument pas l'Alpha et l'Oméga. Cela veut dire que nous étions tout à fait disposés à vous écouter. C'est aussi cela la concertation, à vous écouter pour voir s'il y avait des alternatives autres qui seraient issues de la concertation justement. Et d'ailleurs la présidente de la COBAS dans son intervention notamment, mais je sais que Monsieur le Maire de Belin-Béliet l'avait fait à Biganos sur ce sujet, c'est à titre d'exemple, a pu proposer un autre scénario qui consisterait sauf erreur de ma part, à un terre-plein central occupé par les camions.

Ce que je veux dire par là Monsieur, et ça me permet de répondre à l'intervention de Monsieur je crois tout à l'heure là-dessus, c'est qu'on ne fait pas une concertation uniquement pour passer du temps aux côtés de celles et ceux qui, comme vous avez des inquiétudes ou avez envie de vous exprimer sur les projets qui vous sont présentés, voire même en mesure de faire des contre-propositions. Une concertation, c'est réellement l'occasion de contribuer à la réflexion commune pour que les décisions, lorsqu'elles seront à prendre effectivement, le soient à la lumière de l'ensemble des contributions, l'ensemble des propositions, l'ensemble des inquiétudes et des interrogations. Je vous assure. Sinon, quel est notre intérêt ici à passer du temps avec vous ? Hormis le fait que cela nous fait toujours plaisir d'aller au contact ? Très sincèrement je vous le dis.

Vous voyez, je parle très rarement parce que ce n'est pas à moi de parler, c'est à vous. Mais là je me permettais simplement de passer quelques instants avec vous en prenant la parole pour vous réaffirmer qu'on est bien dans un cadre qu'a très bien expliqué d'ailleurs les garantes ici présentes. Nous sommes sur une réelle concertation qui dure plusieurs mois, avec un process qui est très clair et que l'on vous présente en toute transparence. Et je vous assure, et vous le vérifierez vous-mêmes, puisque l'ensemble de vos interrogations, de vos propositions, de vos inquiétudes seront reprises dans les éléments de la concertation. Vous le verrez par vous-même. De toutes les manières, vous aurez tout à fait la possibilité de voir que ce que vous nous avez dit est bien repris. Voilà, je m'arrêterai là parce que l'idée pour nous, c'est de vous écouter, pas nécessairement que je prenne la parole, mais là je pense que c'était le bon moment peut-être de vous rappeler ou de vous rassurer si d'aventure j'ai cette chance de vous rassurer sur ces éléments. En tout cas, je vous affirme en sincérité et en transparence que rien n'est décidé. Et c'est pour cela qu'en France et en particulier ici, il y a une concertation. D'ailleurs, j'ai oublié de le dire en introduction, indépendamment des cinq réunions de concertation, il y a eu les ateliers, cela a été dit. Il y a le préfet qui a rencontré également les élus en février, je ne l'ai pas dit. On est vraiment sur quelque chose où on est au contact. On a

besoin également de tout ce qui s'exprime du territoire. Sincèrement. Allez, j'arrête, je n'avais pas prévu, mais j'avais besoin quand même de vous de vous dire cela à ce moment-là de la réunion.

**Jean VEYRAT (animateur)** – suite à une intervention du public hors micro

Alors, est-ce que sur le sujet des coûts occasionnés par les reports de trafic, à ce stade des études, on peut donner quelques éléments de réponse sur ce que vous dites ? Je crois que c'est l'impact du scénario 2 qui causerait du report de trafic et le coût occasionné par ces reports de trafic, par ce surplus de trafic. Est-ce qu'on sait quantifier ce coût en termes à la fois de nuisances et de coûts financiers ?

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

Alors à ce jour, on ne le fait pas apparaître. Mais malgré tout, il faut quand même non pas comparer les différents scénarios à l'existant, mais comparer les différents scénarios au fil de l'eau. Donc ça, c'est déjà le premier point. Parce que suivant les sections entre le fil de l'eau et les différents scénarios, l'augmentation de trafic, elle n'est pas de 3 000 véhicules. Le fil de l'eau, c'est le scénario 1. Ce que je veux dire c'est que, pour dire qu'il y a une certaine augmentation de trafic, il ne faut pas regarder le scénario 2 ou le scénario 3 en 2030 en le comparant à aujourd'hui, parce qu'évidemment il y a une augmentation de trafic. Il y a l'augmentation conjoncturelle qu'il y aurait si on ne faisait rien. Donc, il faut comparer le scénario 2 et le scénario 3 au scénario 1. Parce que, de toute façon, si on ne fait rien, c'est celui qui va arriver. Donc il y aura les augmentations de trafic qui sont sur ce scénario et les reports de trafic dus aux congestions sur l'A63 qui vont s'accroître. Donc déjà, ça, c'est le premier point.

Et donc suivant les sections, il y a effectivement des sections où le report de trafic est assez important, mais ce n'est pas le cas partout. Donc ça, c'est le premier point. Et ensuite c'est quelque chose qui effectivement n'est pas calculé à ce jour mais qu'on pourrait effectivement faire remonter comme des éléments à regarder dans le cadre d'études complémentaires.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Il y a quelques autres questions qui nécessiteront des réponses, mais Madame Juliot avant.

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

Je vais répondre rapidement sur la présence de la CNDP. C'est précisément parce que la décision n'est pas prise qu'on est là aujourd'hui et qu'on est là pour entendre à la fois vos remarques sur les trois scénarios qui existent et, comme l'a dit Monsieur le Sous-Préfet, sur les autres scénarios qui pourraient exister. On en a vu les prémisses avec un scénario 1 bis qui

s'est dessiné au fil de la concertation. Et puis, pour répondre à la demande sur les effets des reports sur le cadre de vie, sur la sécurité, sur les axes parallèles, ce sont des éléments qu'on consignera au bilan. Alors peut-être qu'il n'y aura pas la réponse d'ici la fin de la concertation, mais par contre c'est des éléments qui seront consignés et sur lesquels on demandera à la maîtrise d'ouvrage d'avoir une réponse.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Merci. Il y avait une question sur le renouvellement des concessions. Est-ce que ça peut constituer une opportunité ?

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

C'était plus largement la question sur les concessions et sur le rapport.

Tout à l'heure, il y a eu la question de l'adossement et il y a la question des concessions historiques. Je crois que c'est Monsieur le Maire qui a dit : "elles ne sont toujours pas terminées". Elles ne sont toujours pas terminées parce qu'il y a eu l'adossement. Donc l'adossement, ça a effectivement été un avantage puisqu'on a construit des autoroutes qu'on n'aurait pas pu construire, notamment l'A89 que vous connaissez tous entre Bordeaux et Clermont-Ferrand qui est une autoroute qui a été construite en prolongeant la concession de Vinci sur l'ensemble de son réseau parce que sinon elle n'était pas rentable et on ne pouvait pas la construire. Donc en faisant payer les gens de la vallée du Rhône pour venir construire l'autoroute A89. Ça, c'est le système de l'adossement. Et en les faisant payer plus longtemps, donc en prolongeant la concession de Vinci sur l'intégralité de la France pour construire l'A20 également entre Brive et Montauban et l'A89 entre Bordeaux et Clermont. Donc ça, c'est l'avantage de l'adossement, c'est qu'on a pu étendre le réseau. L'inconvénient entre guillemets, c'est qu'on a prolongé les concessions existantes pour étendre le réseau.

Ensuite, le rapport dont tout le monde parle sur les sociétés concessionnaires qui a été sorti par le Canard Enchaîné et qui maintenant est visible par tous. C'est un rapport qui concerne les sociétés concessionnaires historiques et ça ne se passe plus comme ça. Les nouvelles concessions, s'il doit y en avoir, sont passées après mise en concurrence, après appels d'offres, et comportent des clauses qui s'appellent la clause de partage des fruits de la concession. Et ça veut dire que tous les ans, dans les nouvelles concessions, l'État regarde si le concessionnaire ne gagne pas plus que ce qu'il a été prévu au contrat. S'il gagne plus que s'il avait été prévu au contrat, il y a une redevance par laquelle il verse le trop-perçu à l'État. Il partage avec l'État le trop-perçu. Ce sont des choses qui maintenant sont intégrées dans les contrats et qui effectivement ne l'étaient pas dans les contrats historiques.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Merci. Autre point qui avait été soulevé, c'est la question du cabotage.

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

En tous les cas, concernant le cabotage, à la DREAL, c'est dans mon service qu'il y a les services des contrôleurs des transports routiers qui ont pour mission justement de contrôler toute la réglementation des temps de conduite, les réglementations européennes par rapport à ça et y compris le cabotage. Donc il y a des contrôles qui sont programmés périodiquement avec les forces de l'ordre. C'est quelque chose que l'on fait de manière assez régulière et donc il arrive qu'il y ait des fois un peu de cabotage, mais ce n'est pas quelque chose aujourd'hui de forcément prégnant, mais en tous les cas, c'est contrôlé.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Merci. On passe à la nouvelle série de questions. Monsieur, vous avez été très patient. Il est 20h, je vous demande des questions rapides et puis des réponses aussi rapides et précises. Allez-y !

**Intervention du public**

Dominique Baude, je suis adjoint au maire à la transition écologique. Choisir des transports du quotidien plutôt que d'augmenter les capacités routières. Arrêtons de bâtir notre société uniquement sur l'économie, au détriment du social et de l'environnement. La durabilité de nos actions doit être la règle. Les climatocseptiques se fichent éperdument du GIEC et de ses travaux sur le climat. Pourtant, le GIEC nous alerte inlassablement sur les nuisances, et c'est un euphémisme, qui planent sur nous avec son lot de cataclysmes météorologiques. Augmenter la capacité routière va à contre sens de la loi climat et résilience. Les transports, voitures, poids lourds et utilitaires légers, émettent à eux seuls 28% des gaz à effet de serre. Nous devons absolument nous départir de l'idée que fluidifier la circulation par les aménagements routiers va solutionner durablement le problème des transports. Les autoroutes sont des aspireurs à voitures et camions, quels que soient les aménagements qu'on y fait. Il est urgent de reporter massivement le transport des marchandises et des camions par le rail et par voie maritime, trains et bateaux de marchandises et ferroutage et merroulage pour les camions, en se dotant de structures nationales ad hoc et faire financer ces installations au niveau national et européen.

Du point de vue de la santé, selon l'ADEME, 80% de la pollution due aux transports provient du transport routier de marchandises et des voyageurs. Les pics de pollution à l'oxyde d'azote et aux composés organiques volatils augmentent d'année en année, même en Gironde. Le nombre de morts en France : plus de 40 000 par an sont liés à cette pollution.

L'automobile électrique, un pis-aller au regard des besoins de transport, ne suffira pas à remplacer en part honorable une partie du parc automobile à carburants fossiles, ce carburant fossile qui avoisine allègrement les 2€ à la pompe et dont dépendent les ménages modestes

devrait inciter à un report modal vers les transports en commun. Je désapprouve, sous quelque forme que ce soit, l'élargissement de l'A63, avec ou sans péage. Je préfère que l'on finance des projets tels que le ferroutage visant à réduire l'utilisation abusive de l'A63. Je souhaite que l'on promeuve la réduction, voire l'annulation de l'artificialisation des sols et par là même la rupture de la pression démographique qui augmente les déplacements pendulaires. Je souhaite enfin que l'on privilégie les transports collectifs du quotidien. Je pense entre autres à un projet adapté de remplacement partiel de la route par le rail partout où celui-ci peut passer dans nos territoires. Pour les voyageurs d'ici et d'ailleurs, et notamment dans le cas de voyageurs dans le Val de l'Eyre. Stop aux fuites en avant avec les aménagements routiers privilégiant les transports en commun, le ferroutage, le merroutage et toutes les solutions de transports compatibles au développement durable.

### **Intervention du public**

Merci. Alors moi, c'est une remarque suivie d'une question. Le scénario 2, si j'ai bien compris, permet d'améliorer la sécurité en théorie, mais comme certains l'ont déjà évoqué ici, ça permet plus de déplacer les problèmes de sécurité potentiellement. Et au niveau de la fluidité, si j'ai bien lu la jaquette et si elle est à jour par rapport aux derniers chiffres que vous nous avez présentés, on gagnerait on va dire au moment où le trafic est le plus dense, cinq minutes à l'aller et dix minutes au retour. Jusqu'à cinq minutes à l'aller et dix minutes au retour. Et il faudrait payer 1,14€ aujourd'hui pour gagner ce temps-là. Quid de demain ? C'est-à-dire, est-ce que ce prix sera fixé ? Parce qu'il me semble qu'aujourd'hui on voit bien tous les ans qu'il y a des augmentations au niveau des prix des péages. Et est-ce que la concession, si elle ne prend pas fin tout de suite, est-ce qu'elle peut prendre fin au moins lorsque les 290 millions d'euros seront remboursés ? Parce que j'ai bien noté que, si les concessions gagnaient plus d'argent que ce qui était prévu, il y a une redevance qui est versée à l'État. Sauf que c'est nous qui, donnant l'argent quand même au niveau des péages et la redevance est versée à l'État. Donc à notre échelle, c'est vrai que ça n'a pas vraiment d'impact sur le fait qu'on va payer quand même le péage et qu'on va perdre du pouvoir d'achat.

Et je voulais juste faire une petite remarque sur le scénario 2B. On voit sur le scénario 3, qui a quand même été envisagé que la portion qui pose le plus de problèmes, c'est la portion entre Cestas et Bordeaux. Et dans le scénario 2B, c'est la portion qui serait gratuite. Et c'est vrai que j'ai un peu du mal avec ce concept. Pour moi ça serait plutôt la portion à rendre payante. Mais peut-être qu'il y a des choses que je n'ai pas en tête. Voilà. Merci.

### **Intervention du public**

Bonjour, moi aussi je voudrais remercier la présence des garantes car aujourd'hui nous avons un peu plus d'information que dans des débats dont nous avons l'habitude. Deuxièmement, je voudrais souligner la pertinence de l'intervention de Dominique Baude qui, quand même dans cette salle, a rappelé l'importance du GIEC et l'importance de prendre en compte les facteurs

environnementaux. Merci à Dominique de cette parole qui a un peu manqué jusqu'à présent. J'en profiterai pour m'adresser à la DREAL en lui disant que dans la DREAL il y a un E et que, jusqu'à présent, j'ai entendu peu de mots concernant le E de la DREAL. J'aborderai rapidement trois sujets. Le premier est que je n'ai pas encore entendu, c'est le problème qui est vraiment le trafic international de poids lourds et l'urgence qu'il y a, Dominique tu l'as évoqué, de mettre en place le ferroutage, mais je pense aussi aux bateaux qui peuvent faire des liaisons internationales et prendre les camions à la frontière.

Et je m'adresse aux garantes à ce niveau-là. Il y a une demande que j'avais demandée, c'est que l'on imagine et que l'on étudie ce que l'on pourrait faire pour les transports ferroviaires ou les transports par bateau, avec l'argent public que l'on envisage de mettre actuellement sur l'autoroute. Ça, c'est le premier point qui me paraît important. Aujourd'hui, il faut imaginer tout ce qu'on pourrait faire éventuellement pour améliorer, comme l'a dit Dominique Baude, le ferroutage ou les transports du quotidien.

Le deuxième point, je voudrais revenir sur le bilan carbone car c'est un élément extrêmement important. Aujourd'hui, il va compter dans la balance. Et là je m'adresse aux garantes. Je crois que ma collègue, et je n'ai pas du tout été satisfait pour la réponse de M. Edmond, a bien montré que l'étude de préférence, on peut avoir des doutes sur la façon dont elle a été faite : par email, par Facebook et non pas par des méthodes rationnelles qu'il aurait fallu ajouter et surtout dans cette étude carbone. Et là je m'adresse aux garants. Dans cette étude carbone, on nous dit actuellement que le scénario 2 permettra de réduire les gaz à effet de serre. Aujourd'hui on a découvert les chiffres de trafic ? C'est la première fois qu'on les découvre, les chiffres de trafic. Comment est-il possible que le scénario 2 baisse les gaz à effet de serre quand le trafic augmente de 20% ? Entre le scénario 1 et le scénario 2, si vous voulez, vous pouvez remettre la diapo, vous verrez, on passe de 104 000 véhicules à 123 000 véhicules. Donc aujourd'hui, je mets en doute, Mesdames les garantes, la réelle authenticité des calculs qui ont été faits dans l'étude du bilan carbone. On s'aperçoit bien en effet que créer une autoroute, c'est créer un aspirateur.

Troisième point quand même qui me paraît important et qu'on n'a pas trop évoqué, mais que vous avez évoqué en filigrane. C'est l'étude A'urba. Qu'est-ce que nous montre l'étude A'urba de la Métropole ? Elle est intéressante, elle nous dit : le seul endroit où il y a moins de problèmes qu'ailleurs, c'est au Sud et c'est au Sud, aujourd'hui, comme quelqu'un l'a dit dans la salle, qu'on voudrait mettre un péage le plus près possible de l'agglomération. Il doit y avoir des raisons autres. Éventuellement j'en reparlerai plus tard, mais ce ne sera pas le propos aujourd'hui. Simplement, je voudrais vous dire aujourd'hui, on voudrait soigner le moins malade, c'est ce que nous dit l'A'urba, regardez bien l'étude de l'A'urba, vous verrez. Le moins malade, c'est l'A63. Et alors qu'on ne soigne pas les plus malades. Et donc là il y a un problème. Merci de votre attention.

## **Intervention du public**

Bonsoir. Je voulais juste parler de l'adossement. L'autoroute A10 au début des années 2000, quand la DDE a disparu pour devenir DIRA, ce sont les ASF qui ont récupéré la concession gratuitement pour faire les travaux et ça n'a rien coûté au niveau du département. Après vous parlez de rétrocéder éventuellement les bonus si le péage venait à se faire, ce qui est certainement va se faire. Dans ce cas-là, le sur bonus qui est fait au lieu de le reverser à l'État, pourquoi ne serait pas reversé directement aux collectivités locales ? Ce qui nous permettrait l'entretien des voiries par exemple ? Et après pour le financement, si j'ai bien compris, le péage coûterait 290 millions d'euros hors taxes. Moi j'ai une solution : abandonner la LGV Bordeaux-Toulouse au lieu de taxer les habitants, parce que là nous serions taxés sur la LGV dans qu'on n'en porterait certainement pas et en plus sans cet accès pour aller travailler. Ça ferait une double peine si le péage était instauré.

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

Il y a eu beaucoup de questions, beaucoup de propositions. J'essaie de les reprendre dans l'ordre. D'abord, il y avait une question de Madame sur la fluidité et le gain de temps. Vous disiez cinq minutes à l'aller, dix minutes au retour. Est-ce qu'on peut expliquer un peu ce gain de temps, comment est-il calculé ?

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

Le gain de temps est calculé en moyenne. En fait, ce que nous montrent les études, c'est que le trafic à vide en 2023 est de 21 minutes entre Salles et Bordeaux. Avec le scénario 2, on arrive à avoir ce même temps de parcours à vide toute la journée, sauf aux périodes d'été et incident auquel cas la fluidité n'est pas assurée. Mais le scénario 2 permet de revenir à la fluidité. Ce n'est pas parce que, de temps en temps, on met 1h que c'est 1h. Le temps moyen pour parcourir c'est actuellement 31 minutes, donc c'est dix minutes de plus que les 21 minutes du parcours à vide. Mais c'est un temps moyen. Donc c'est pour ça qu'on dit qu'on gagne dix minutes. Mais en fait on revient à la fluidité avec le scénario 2. Avec le scénario trois, on arrive à y revenir moins souvent en fait. Donc c'est la différence entre le scénario 2 et le scénario 3. Et si je me souviens bien, avec le scénario 2, on arrive à maintenir cette fluidité jusqu'à 2050. C'est ce que disent les études de trafic.

Ensuite, par rapport à la question de M. Gaubert, quand vous comparez 123 500 à 104 500, vous comparez le scénario 2 avec le trafic actuel. Pour le bilan carbone, le scénario n'est pas comparé au trafic actuel, il est comparé au fil de l'eau et donc au scénario 1. Et donc c'est 123 500 à 116 300. Et dans le cas du scénario 2 à 11 onze portiques, 119 300 à 116 300. Donc ce n'est pas du tout 20% d'augmentation de trafic due à la construction. Il y a l'augmentation du trafic qui est due au fait que la demande de mobilité augmente. Il y a plus de gens qui, comme

on l'a vu, viennent habiter dans la zone, donc plus de gens qui se déplacent mécaniquement même si chacun éventuellement fait l'effort de se déplacer. Du coup, il y a effectivement cet effet. Et dans le bilan carbone, on ne compare pas à l'état actuel, c'est bien ce que j'expliquais tout à l'heure, on compare au fil de l'eau, c'est-à-dire que l'on compare à la situation où on ne ferait rien. Donc ça, c'est le deuxième point.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Il y avait une double question sur l'évolution du prix du péage. Est-ce que le prix du péage va évoluer dans le temps ? Et qu'en est-il de la durée de la concession ? Qu'est-ce qui se passe à la fin de la concession ?

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

Le prix du péage dans les nouveaux contrats est effectivement fixé par une loi tarifaire qui intègre différents indices, dont l'inflation. Donc effectivement, il augmente, mais suivant un panier d'indices que je n'ai pas là puisque le contrat, comme la concession, n'est pas encore décidé. Mais c'est un fonctionnement à base d'une loi tarifaire et d'indices qui sont fixés dès le début de la concession. Et ensuite, à l'issue de la concession, l'ouvrage est rendu à l'État. Et il y avait une question sur l'adossement et pourquoi A10 ? Parce qu'on était en 2000 justement, et qu'en 2000 la réglementation n'était pas la même et que, effectivement, jusque dans les années 2000, on pouvait adosser et donc qu'on pouvait ajouter à une concession un bout de section en augmentant la durée de ladite concession. Et c'est comme ça qu'on a construit A89, A20 et qu'on a ajouté le bout A10 en arrivant sur Bordeaux en prolongeant la concession d'ASF.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Deux dernières questions. Madame avait aussi demandé pourquoi est-ce que dans le scénario 2B, avec moins de points de tarification, c'est la section qui est la plus proche de Bordeaux qui est sans points de tarification alors qu'elle faisait remarquer que c'est la section qui a le plus de trafic ? Quelle a été la logique à dire "si on enlève des péages, on les enlève au plus proche de Bordeaux" ?

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

Généralement, ça répond partiellement à la remarque qu'a pu faire Madame Des Esgaulx tout à l'heure, qui est une question liée aux autres pénétrantes. Le péage est à une certaine distance et c'est aussi quand ça peut être justifié juridiquement qu'en mettre un péage entraînerait un report tellement important sur les autres voiries que ça aurait un effet complètement contre-productif. C'est une forme de jurisprudence également.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Dernier point, Monsieur le faisait remarquer et c'est vrai que la question a été posée à beaucoup d'autres réunions mais on n'y a pas répondu ce soir, qu'est-ce qui peut être fait pour limiter le report de trafic sur les voiries secondaires et surtout pour résoudre les problèmes de sécurité que ça pose ? Monsieur parlait notamment de l'exemple du Barp.

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

Déjà, ce qui est fait généralement, ce sont des interdictions aux poids lourds en transit. Et ensuite, ce que font généralement les communes, c'est d'avoir des aménagements qui réduisent la vitesse de façon à ce que l'itinéraire ne soit pas agréable et pas concurrentiel pour les poids lourds. Ça permet aussi d'assurer la sécurité des usagers et des habitants des bourgs.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Je répète parce que c'est hors micro :

« Donc la sécurité serait à la charge des communes et communautés de communes ? »

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

C'est un sujet qu'on pourrait faire remonter à l'administration centrale.

**Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)**

Monsieur, ça fait effectivement partie des éléments qui seront évidemment pris en compte et remontés en la matière. C'est ce que je vous indiquer tout à l'heure. Toutes vos questions, malheureusement, et j'en comprends la frustration, n'appellent pas nécessairement des réponses immédiates de notre part. En revanche, elles sont prises en compte dans le cadre de la concertation publique. Je parle sous le contrôle de mesdames les garantes. C'est ce que je me permettais simplement, là aussi en reprenant le micro, de vous dire.

**Jean VEYRAT (animateur)**

Merci. Nous allons prendre une nouvelle série de questions. Je rappelle que si vous avez des questions écrites, faites-nous signe, on les prendra et on les fera aussi passer. On va donner la parole en priorité à ceux qui n'ont pas encore pris la parole. Allez-y, Monsieur.

### **Intervention du public**

Merci. Je suis toujours surpris quand on organise une concertation de la population pour lui demander si elle est d'accord ou si elle adhère à un projet qui va lui imposer de payer un peu plus quelque chose qui est gratuit depuis toujours. Qui a des doutes sur la réponse qu'on peut faire à cette concertation ? Ce n'est pas possible. Et là, je rejoins entièrement Monsieur le Maire Salles, c'est presque indécent de poser des questions comme ça. L'argent public, moi j'en gère tous les jours de l'argent public, c'est une question de choix. On a une enveloppe, on sait très bien qu'elle n'est pas extensible. Et tout repose en fait sur le choix qu'on va faire avec cette répartition des projets qu'on a à mener à bien. Donc il faudrait savoir si on veut le bien-être de la population en premier ou si on veut maximiser les profits d'entreprises privées. Je crois qu'il faudrait savoir.

### **Intervention du public**

Bonsoir. En fait je vous pose une question. On parle des bénéfices que ces travaux vont avoir sur la fluidité du trafic. On parle quand même de 2034, c'est-à-dire onze ans, on va dire dix ans pour être optimiste. Quand on voit l'avancée des travaux sur la rocade, combien de temps elle a mis et ce que ça génère comme négativité au niveau du trafic, ça veut dire que pendant dix ans, on va pour avoir un péage en 2034, on va avoir un trafic qui va être encore plus réduit qu'actuellement, de par ces travaux, et donc en même temps un délestage sur les voies secondaires. Voilà. Alors, est-ce que le jeu en vaut la chandelle de faire payer tous les usagers pendant dix ans des travaux pour gagner cinq minutes en 2034 ? Moi c'est la question que je pose.

### **Intervention du public**

Alors moi je voudrais revenir quand même sur l'argent, le nerf de la guerre. Et je rebondis sur ce que disait Monsieur et je trouve que vraiment, je vous invite à mettre techniquement ce que ça va rapporter parce que je trouve que c'est irrespectueux. À la fin l'État, c'est nous et c'est nous qui payons. Et donc moi j'ai fait le calcul, je me suis peut-être trompée. Je vais vous donner les grandes lignes. Ce péage avec 1,40€ par voiture et 7€ par camion, c'est 80 millions d'euros de rentrées. Dont, ce qu'on ne dit pas, 35 millions d'euros pour l'État, un peu plus si vous récupérez du trop-plein. Et les travaux, c'est 290 millions d'euros. Si on fait quinze ans de concession pour un concessionnaire, au bout de quinze ans, il aura gagné, je vais vous le dire, c'est quand même intéressant de le savoir 675 millions d'euros. Ça veut dire qu'à l'issue des quinze ans, même si on récupère le truc, il se sera largement remboursé. C'est nous l'État, comme c'est nous qui payons, je trouve vraiment, et j'insiste, qu'il ne devrait pas y avoir de concertation publique sur ce type de sujet si on ne met pas et les dépenses et les recettes. Et ça franchement, je vous le dis pour la prochaine fois, ce n'est pas possible de faire ça. Ce n'est pas possible de demander aux gens de payer et de ne même pas leur mettre ce que ça va rapporter et ce que ça va rapporter à l'État. Parce que l'État, c'est nous à la fin. Et donc

franchement j'insiste là-dessus, on dirait que c'est fait exprès. C'est tellement simple à calculer. Le fait que ça n'y soit pas, on dirait que c'est fait exprès pour ne pas montrer combien l'État va ramasser. C'est quand même un vrai problème, je vous le dis.

### **Intervention du public**

Bonsoir. Je voulais rebondir sur ce que proposait Madame tout à l'heure parce que vous n'avez pas répondu à cette question. Pourquoi en fait le remboursement, ou plutôt la concession, ne dure pas le temps juste de rembourser les travaux ? Comme cela a été fait sur le viaduc de Marennes, comme cela a été fait sur le viaduc d'Oléron. Pourquoi cette solution n'est-elle pas envisagée ?

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

Alors il y avait plusieurs questions. Tout d'abord, si vous faites  $1,40\text{€} \times \text{le trafic}$ , ce n'est pas ça que ça rapporte la concession. Parce que toutes les personnes ne font pas les 35 kilomètres, donc toutes les personnes ne payent pas 1,40€. Il y a des personnes qui n'iront que de tel échangeur à tel échangeur. C'est pour ça qu'il y a des modèles de trafic, des matrices origine-destination et des calculs qui sont faits par des ordinateurs et pas 80 000 véhicules par jour  $\times 1,40\text{€}$ . C'est le premier point.

Ensuite, le concessionnaire ne paye pas que les travaux. Il paye les travaux avec des fonds propres mais aussi avec des emprunts. Comme tout le monde, il a des emprunts avec des intérêts d'emprunt. Je sais que c'est un gros mot, mais c'est une entreprise. Il rémunère aussi ses fonds propres. Il rémunère aussi des gens qui travaillent. Il paye pendant toute la durée de la concession, l'entretien et l'exploitation qui ne sont plus faits par des agents de l'État qui, eux-mêmes, tout comme moi, sont payés par nos impôts. Donc il y a tout ça et il y a effectivement des calculs qui sont faits. Ça s'appelle une étude de concession. Mais des études de concession, ce sont des choses qui ne se mettent pas à la disposition du public parce que ça biaise la concurrence si jamais un jour on est amené à faire le projet en concession et donc à mettre en concurrence. Donc ça, c'est le premier point.

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

Toujours sur le sujet des concessions, il y avait une question sur la durée de la concession, comment est-ce qu'on calcule la durée d'une concession en général et peut-être sur ce projet en particulier ?

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

Et bien on calcule la durée de la concession en mettant tout ce qui va devoir être payé, les travaux, l'entretien, l'exploitation, la rémunération des emprunts, le remboursement des

emprunts, la rémunération des fonds, et tout ça pendant une certaine durée. Là, la durée de la concession serait de 40 ans et elle a été calculée de façon à avoir le montant de péages pour les véhicules légers le plus faible possible au kilomètre puisque c'est un montant kilométrique.

Ensuite, il y avait la question des travaux. Justement, je profite de l'occasion, les travaux de la rocade ont mis un certain nombre d'années parce qu'ils ont été faits par sections, avec ce que j'appellerai pudiquement : au rythme de mobilisation des financements publics. C'est-à-dire qu'on avait tous les ans un certain montant. Je ne suis pas sûr que ça aurait été possible techniquement de faire quinze kilomètres et d'emmerder tout le monde pendant quinze kilomètres d'affilée. En tout cas, ils ont été faits au rythme de mobilisation des financements publics. Donc ça déjà, c'est un euphémisme qu'on emploie.

Dans le cadre d'une concession, un des gros défauts de la concession, c'est effectivement qu'on paye un péage. Un des avantages de la concession, c'est que le concessionnaire, avec les fonds propres et les emprunts, mobilise immédiatement les crédits. Et donc, à partir du moment où la concession est décidée, on sait que les crédits seront disponibles et que les travaux seront faits dans le délai dans lequel les travaux peuvent être techniquement faits. On a vu Atlandes, les travaux ont été faits très rapidement à l'époque de l'A63. Le calendrier est dans le dossier de concertation et on a une durée de travaux qui, de mémoire, doit être de deux ans, avec les trois mois qui sont pour la mise en service. Et effectivement, on sait que c'est faisable. Mais c'est le rythme de mobilisation. L'argent, il est là dès le début.

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

C'est un point qui pourra peut-être être précisé dans le document que produira l'État à l'issue de la concertation.

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

Il y avait aussi d'autres points sur, globalement, la question du choix de financement. C'est par rapport à Monsieur qui trouvait indécent de faire payer un péage là où c'était gratuit actuellement. Il y a deux façons de financer les infrastructures : soit on fait financer par l'utilisateur, soit on fait financer par le contribuable. L'utilisateur, on a vu, contrat de concession et péage. Quelles sont les modalités de financement pour le contribuable ? C'est le contrat de plan Etat-Région, avec donc une inscription d'une opération au CPER. À ce moment-là, il faut que l'opération soit inscrite au CPER. Ensuite, il faut trouver des cofinanceurs pour cette opération, puisque l'État ne va pas tout seul sur ce type d'opération en financement. Et ensuite d'où il vient l'argent ? Il vient de l'AFIT, l'agence de financement des infrastructures de transport de France, qui a un site. Je peux vous engager à aller regarder le budget initial de l'AFIT 2023. L'AFIT a un budget qui est assez important et elle en consacre énormément au transport ferroviaire : 1,7 milliard est consacré au transport ferroviaire. Pour les routes, il y a un milliard, mais dedans il y a 650 M€ pour les infrastructures existantes et l'entretien du réseau et 300

millions d'euros pour les projets neufs. Donc en fait, c'est ça le sujet, c'est que le financement sur crédits publics a différentes contraintes. Ce sont deux façons de financer qui ont chacun leurs avantages/inconvénients et chacun leurs contraintes. Mais effectivement, comme vous le dites, l'argent public c'est des choix.

### **Intervention du public**

Je serai très bref. Je m'adresse surtout aux garantes parce que je voudrais revenir sur l'étude de trafic. En effet je me suis trompé sur les 20 % mais par contre, on peut regarder le tableau, l'augmentation du trafic autoroutier serait de 10 %. Je voudrais que l'on m'explique comment on peut imaginer qu'avec 10 % d'augmentation de trafic, il y ait une baisse des gaz à effet de serre ? Sachant qu'en plus les reports sur les routes départementales ne sont pas énormes entre le scénario 1 et le scénario 2. Puisqu'en fait, vous voyez bien qu'on passe de 86 000 véhicules sur l'autoroute avec le scénario 1 à 94 000. C'est-à-dire qu'il y a 8 000 véhicules de plus qui passeraient sur l'autoroute et que donc, à mon avis, en fonction de ce que l'on voit, de l'étude du trafic et des conditions dans lesquelles ont été calculées les préférences, on l'a bien vu avec l'intervention sur par l'email ou par Facebook, etc., l'étude du bilan carbone ne reflète absolument pas la réalité de ce qui se passera. Merci de votre attention.

### **Intervention du public**

Moi c'est un avis. Je trouve que dans ce projet, il y a un parti pris de la part de l'État et de ses services pour le tout routier et tout autoroutier. C'est mon point de vue. Est-ce que l'État va enfin reprendre son rôle de bâtisseur et non de bricoleur sur l'aménagement du territoire eu égard à ses obligations et engagements vis-à-vis du réchauffement climatique et aux défis à relever ? Je demande qu'une étude sur le développement du ferroutage soit menée parallèlement à ce projet routier et fasse l'objet d'une même publicité, du même niveau d'information et de concertation auprès du public. Et ça, c'était en écho à une phrase qui a été prononcée par la DREAL, mais je ne sais pas d'où elle provenait : il était question de potentiel de fret ferroviaire limité et complexe à développer. Ça me laisse parfois cette expression. Si vous pouvez m'éclairer, merci d'avance.

### **Cyrille DECLERCQ (maire de Belin-Béliet)**

Bonsoir. Ce n'est pas la première fois qu'on se voit, on se fréquente beaucoup ces temps derniers. Je voudrais aborder deux ou trois aspects. Je vais profiter de l'occasion du tableau qui est devant nous aujourd'hui. On parle de report de l'A63 sur un trafic actuel qui est de 82 000 véhicules par jour et, suivant les scénarios, on passe à 86 000, 89 000 ou un peu au-delà. Mais si je regarde la RD1010 qui est à côté, puisque je suis le maire de la commune de Belin-Béliet et je suis plus particulièrement intéressé pour cela, ce n'est plus les mêmes proportions que l'on retrouve. Si je prends le trafic actuel, il était à 5 800, dans le scénario 1, il

passé à 9 400, etc. Donc on a une variante de 60% sur le report. Croyez bien que les communes comme les autres, communes rurales, on n'a pas les moyens de se permettre cela.

Alors je termine. Là, vous me parlez d'une départementale. Certes, c'est le département qui le prend en charge, vous avez parfaitement raison si vous répondez cela. Néanmoins, le trafic des voies communales autour, et on le voit très bien l'été lorsque c'est bondé de partout, avec les GPS et les gens passent un peu partout. J'en veux pour témoin qu'il y a quelques mois de cela, pour ceux qui connaissent Belin-Béliet, on a été obligé de sortir un semi-remorque au Graoux qui était enlisé parce que le semi-remorque était parti au fin fond du Graoux. Ce n'est quand même pas très heureux. On voit bien que le report est quand même lourd sur la RD1010 et toutes les communes qui sont autour de cette RD1010. Ça, c'était le premier point.

Je vais poursuivre si vous le voulez bien. Tout à l'heure, dans votre présentation, vous m'excuserez, je suis arrivé un peu en retard, mais j'étais pris par ailleurs, je n'ai pas pu venir un peu plus tôt. Néanmoins, j'ai vu à un moment "injustice sur l'A660". En effet, Madame la Présidente de la COBAS dans les réunions le fait savoir et je partage totalement son avis. Mais je suis un peu surpris qu'on ne parle pas d'injustice pour l'A63 puisque, alors qu'on l'a déjà dit, notamment le maire de Salles a pu le formuler, nous même, nous avons des personnes qui aujourd'hui ont dû quitter la Métropole pour s'installer sur le Val de l'Eyre pour nommer qu'eux parce qu'ils n'avaient plus les moyens de suivre financièrement sur la Métropole. On les renvoie sur l'arrière-pays dont nous sommes, et nous les accueillons avec plaisir. Mais néanmoins ils sont obligés de se rendre tous les jours pour travailler notamment sur la Métropole ou éventuellement sur le bassin. Et là on va les taxer. C'est-à-dire qu'on les taxe une fois en leur disant "vous n'avez plus les moyens, partez plus loin" et on va les taxer une autre fois parce qu'ils font des allers-retours. Alors ça, c'est le deuxième point qui m'interpelle.

Je voulais dire simplement, et j'ai deux autres points à évoquer, cet après-midi j'étais en réunion au Conseil Départemental et je suis revenu en prenant l'A63 puisque pour l'instant on ne paye pas, alors je profite encore de cette occasion. Il était à peu près 16h30 quand je suis arrivé à hauteur de l'A63 et c'était bouché de partout sur la rocade comme sur l'A63. Et je ne vous dis pas la file de camions que j'ai pu voir en redescendant sur le Val de l'Eyre.

Dernier point que je voulais évoquer, et je l'ai déjà évoqué lors d'une réunion et je ne l'ai pas vu apparaître, c'est dommage. Dans les précédentes réunions, vous avez évoqué qu'il y avait beaucoup de voitures légères qui étaient sur cette autoroute, ce qui est un fait. Vous avez parfaitement raison. Moi, j'aurais tendance à demander aux services de l'État, puisqu'on est en pleine période du SCOT et du PLUi-H en ce qui concerne le Val de l'Eyre, de nous autoriser plus facilement à ouvrir des zones de développement économique. Je l'avais évoqué mais je ne l'ai pas vu apparaître, alors je n'étais peut-être pas arrivé au moment où vous l'avez peut-être dit, c'est possible. Autorisez-nous à développer des zones de développement économique pour permettre aux locaux de trouver un emploi au pied de leur habitation. Et puis, si vous nous permettez ça, vous verrez que vous aurez déjà moins de VL et peut-être qu'on pourra aborder la problématique autrement. Merci de votre attention.

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

Juste un tout petit point, Monsieur le Maire, pour les reports, là c'est la zone en arrivée sur Bordeaux. Donc c'est certes votre RD entre guillemets, mais en arrivée sur Bordeaux. Et les reports sont plus importants en arrivée sur Bordeaux que sur la zone en proportion. Donc c'était juste par rapport à ça. De plus, allez regarder la page des trafics qui concernent spécialement Belin-Béliet.

**Cyrille DECLERCQ (maire de Belin-Béliet)**

Le trafic annexe sur les voies communales, on le voit aussi passer à longueur de temps et là c'est nous qui allons payer. Quand je dis « nous », c'est le contribuable local.

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

Dès qu'il y a un problème sur l'autoroute, effectivement, les gens prennent les itinéraires malins. Ensuite on avait noté le fait qu'il y avait cette demande de relocaliser les emplois.

**Audrey DARMIAN (animatrice)**

Monsieur était déjà intervenu lors des précédentes réunions publiques, donc il a eu la patience d'attendre jusqu'à maintenant et il m'a promis de faire un peu plus court que les fois précédentes.

**Intervention du public**

Je ne vous ai rien promis du tout. C'est vrai qu'on me demande de prendre trois minutes, mais je compte faire éclater les trois minutes chrono qu'on me demande de faire. Je sens bien que dans cette salle, il y a une réticence sur le projet quel qu'il soit et un ras-le-bol général. J'ai entendu Monsieur qui disait que l'État va-t-il reprendre son rôle de bâtisseur et non de bricoleur ? Je suis un peu comme ça. Je suis Jean-Claude Laloubère, je réside au Barp et beaucoup me connaissent. Donc je ne vais pas me présenter plus que ça. Mais je vais faire d'abord un ressenti qui va rejoindre l'état d'esprit de cette salle et faire un petit rappel constitutionnel, en fait un rappel des règles du jeu de notre société, avant de passer au projet à proprement dit et reprendre certains chiffres que vous avez donnés au public aujourd'hui encore un peu plus que par le passé. Je vais faire plaisir à Monsieur Leautic puisque je vais faire une contre-proposition. Je vais généraliser quand même avant de passer à une conclusion et un rappel de la notion d'utilité publique.

Donc mon ressenti. Depuis des années, je me pose la question de savoir si nos dirigeants ont bien la tête sur les épaules et ce qu'il faut à l'intérieur. Je suis très clair en cette matière, j'ai du répondant et j'ai des raisons de pouvoir le dire. C'est tellement vrai que la Constitution s'en

trouve bafouée par ceux-ci, jusqu'à Monsieur le Président de la République. Je me suis déjà prononcé dans ce sens dans ce genre de réunions publiques par le passé. Je confirme donc que la Constitution est bafouée par l'ensemble du monde de la politique et de la magistrature. C'est dans cet esprit que je vous présente ce qui suit. Je crains que nous soyons dans un monde de fous et de malades avides d'intérêts et d'ambitions personnelles.

Les règles du jeu de notre société, par un petit rappel constitutionnel. Je définirai la républicanité où notre principe républicain est basé sur la liberté, l'égalité, la fraternité, la solidarité et la convivialité. C'est ce principe-là que j'entends faire ressortir et appliquer dans le cadre de ce projet. En premier lieu, il est indispensable de confirmer l'existence de l'article 3 de la Constitution de 1958, qui indique que la souveraineté nationale appartient au peuple qui l'exerce par ses représentants et par la voie du référendum. C'est ce référendum que je vais demander à la fin. Or, nous n'avons jamais eu de gouvernement tel que prévu par cet article de la Constitution de 1958, même du temps de Charles de Gaulle, ça peut surprendre. Le peuple n'a jamais vu de représentants au gouvernement. Nous en subissons les conséquences aujourd'hui avec toutes les crises qui nous sont soumises et que nous subissons. Je rappelle ainsi les principes généraux de notre République telle que notre Constitution les a écrits. Gouvernement du peuple, par le peuple, pour le peuple. C'est l'article 2 qui le dit. Gouvernement qui détermine et conduit la politique de la nation. C'est l'article 20 qui le dit. Gouvernement dont l'action est dirigée par le Premier ministre. L'article 21 qui le dit. Si vous me suivez, vous constaterez que le Président de la République n'est rien à côté du Premier ministre. En tout état de cause, il ne lui est pas supérieur mais est aux ordres du gouvernement. C'est le Premier ministre qui est le personnage principal de notre démocratie et non le Président de la République. Le Président de la République doit s'assurer seulement de la républicanité dont j'ai fait état précédemment, il doit veiller au respect de la Constitution. C'est l'article 5 qui le dit. C'est à cette seule mission que sa fonction est affectée et non celle de commander tout le monde.

Je préciserai l'article 13 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen et je vais commencer à aborder les questions qui ont été abordées ce soir. Il fait état des règles de contribution des citoyens à l'égard de l'entretien, de la force publique et des dépenses des administrations. Ces dépenses doivent être également réparties entre tous les citoyens en raison de leur faculté et non en raison de l'utilisation. En conséquence, contrairement à l'annonce du 23 février 2023 faite par Madame Le Bonnac, sous-préfète de Bordeaux lors de la réunion publique de Cestas, relayée par Madame Panconi, ici présente, de la DREAL. C'est le principe du contribuable-payeur et non de celui de l'utilisateur-payeur qui doit être le principe retenu dans le cadre de la réalisation de ce projet, si celui-ci est reconnu d'utilité publique par le peuple. Quant à l'article 17 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, il énonce que la propriété est un droit inaliénable et sacré et que nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique légalement constatée l'exige, évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité. En conséquence, tout projet public doit être soumis à l'approbation des citoyens par voie de référendum, lequel est prévu à l'article 3 de la Constitution, et tout autre moyen utilisé comme celui-ci est illégitime.

Concernant le projet, mon approche sur ce projet m'amène à une autre analyse. Vous avancez des chiffres relatifs au trafic routier indiquant, du fait d'une augmentation de la démographie de 8% constatée entre 2011 et 2016, à l'horizon 2030 il ferait état d'un trafic de 86 000 véhicules par jour. Depuis des années, je me vois proposer des projets nécessaires pour, selon les personnes qui les ont proposés, améliorer la fluidité du trafic. En conséquence, le problème ne date pas d'aujourd'hui et il n'est toujours pas résolu. C'était le cas du grand contournement autoroutier de Bordeaux dont on en parlait encore ce soir, dans les années 2000 à 2003, mais aussi celui du pont appelé aujourd'hui Simone Veil, dans le prolongement du boulevard Jean-Jacques Bosc à Bordeaux, et d'autres encore. Je me suis assez souvent exprimé sur les méthodologies employées par les porteurs de projet. Le public est invité, voire convoqué, à participer à un jeu de questions-réponses, comme si le projet était bien ficelé et qu'il ne nous reste plus qu'à choisir la couleur, et Madame je rejoins votre avis. C'est le cas de ce projet, de la LGV, du projet de RER métropolitain, des zones ZFE avec des amendes conséquentes, des stationnements payants, des extensions d'éclairage nocturne ainsi que d'autres projets locaux, régionaux ou nationaux. Chaque fois, le même scénario se reproduit dans lequel il y a le présentateur, qui se transforme en professeur, et le public, qui se transforme en élève.

J'avais prévenu à l'avance que je ferais exploser les trois minutes. Sinon, ce n'est pas la peine.

En fait, avant toute chose, il faut savoir si ce projet qui nous est présenté est utile ou pas. Peu importe aujourd'hui la solution à retenir de celles qui nous sont proposées, la question faut-il ou non passer l'A63 à 2x3 n'a reçu aucune réponse, encore moins était débattue. La question n'a jamais été abordée dans ce sens. Il nous a toujours été fait état d'un constat de murs de poids lourds ou de camions, mais sans réellement démontrer la relation avec le phénomène constaté et constatable quotidiennement. Comme si le constat relevait d'une simple évidence visuelle. Or, lors de la présentation du grand contournement autoroutier de Bordeaux, certes c'était en 2003, un document en ma possession édité en septembre 2003 par le ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, relayé par la Direction Régionale de l'Équipement Aquitaine, la DRE Aquitaine à l'époque, fait état page 37, c'est pour vous que je parle, d'une affirmation sans équivoque, à savoir que le grand contournement n'apportera de solution pérenne aux problèmes de congestion de la rocade, qui étaient essentiellement liés aux trafics locaux courts et fréquents. Ce document page 18 fait ressortir qu'à l'époque la rocade supportait un trafic de plus de 80 000 véhicules par jour sur les portions à 2x2 voies et de plus de 130 000 véhicules sur certaines portions à 2x3 voies.

Dans le document du dossier de concertation actuel daté de décembre 2022 et concernant la poursuite de l'aménagement de l'A63 page 39, il nous est annoncé une moyenne journalière de 30 000 au sud de l'A63 à plus de 82 000 véhicules par jour à l'approche de la rocade de Bordeaux. Sur la plaquette remise au public, les chiffres sont portés respectivement à 35 000 et 80 000. Une différence inexplicable. Finalement, ces données chiffrées sur ces différents dossiers font ressortir que le trafic en 2022 serait moins dense qu'en 2003 et donc que la progression annoncée pour 2030 n'est pas réaliste. Quoi qu'il en soit de cette imprécision. Oui, il y a encore une page.

J'aimerais bien que le public l'entende et notamment les élus. Et ne rigolez pas, Monsieur Bureau, ce n'est pas marrant. De ce constat, je conclus que la requalification du besoin s'impose. Il me paraît ainsi plus important de mener une grande réflexion sur le déplacement des véhicules à l'intérieur du réseau routier interne à l'agglomération bordelaise et des voies s'y rattachant. Ce que ces réunions publiques ne permettent pas de générer, c'est bien votre souci aussi. Toutefois, il faudra intégrer impérativement le caractère urbanistique de l'agglomération et se poser la question de savoir s'il faut ou non contrôler la démographie qui, de 1980 à aujourd'hui, est passée de 600 000 à 850 000 habitants. Sachant qu'il est prévu de la porter à 1 million d'habitants. Il faudra se poser la question de savoir si cette politique démographique doit être continuée. Certainement que les raisons de l'engorgement de l'agglomération bordelaise, et donc de ce problème qui nous est exposé, sont dues aussi au fait de cette augmentation folle de la démographie. Une autre approche fait ressortir que, de tout temps à jamais, les infrastructures ont toujours été décidées pour ralentir le véhicule automobile pour des questions dites de sécurité, sécurité qui n'est pas un droit naturel et imprescriptible. Bien au contraire, elle est le moyen de soumettre le peuple aux directives de nantis. Ils nous pourrissent la vie à vouloir nous la sauver, dis-je.

Il faudra s'assurer de tout projet, comme celui de la LGV, soit utile pour tout le monde. Il ne s'agit pas de dire, comme dans cet actuel projet, qu'il y a des problèmes, mais de se rendre compte des conséquences et de l'impact que générera la réalisation de ces infrastructures. La LGV par exemple, qui va supporter le coût des nuisances visuelles, sonores, olfactives ou encore à une qualité de l'air dégradée due à sa construction ? Ceux qui verront passer près de chez eux le projet et qui n'en profiteront pas forcément parce qu'ils n'en auront pas besoin ou que cela leur sera trop cher à l'utilisation. Qui va pouvoir en profiter ? Ceux, par exemple, qui siégeront à plus d'une heure d'une gare. Dans ce projet de l'A63 en 2x3 voies, la construction envisagée, si elle est reconnue d'utilité publique, profitera à l'ensemble des citoyens. Cela a été le cas en fin des années 70, début des années 80, lors de sa construction qui a vu le réseau interne être plus accessible à l'automobile et a permis le désengorgement des voies d'accès permettant un bon nombre d'usagers et de citoyens une meilleure condition de vie.

En conséquence, je demande à Monsieur le Préfet Etienne Guyot, Madame le Préfet, Aurore le Bonnac, Madame Béatrice Panconi, Monsieur Michel Duzelier, Monsieur Cyril Edmond, ces trois dernières personnes de la DREAL de Nouvelle-Aquitaine, de porter ce message à ceux qui ont volé la souveraineté au peuple à des fins de révision de leur copie et surtout de leur position. En outre, je demande à Madame Marion Juliot et Madame Marion Thenet de faire de même en ce qui les concerne. N'oubliez pas toutes et tous, je les ai rappelés à Gradignan, que Monsieur Emmanuel Macron est de près ou de loin votre donneur d'ordre. Il bafoue la Constitution actuelle alors qu'il est chargé de la faire respecter.

Moi aussi j'en ai assez. Je fais ce que je peux et c'est pour le bien du peuple. En conclusion, dans le cadre de ce projet qui nous est présenté, il faut revoir le plan de circulation de la région bordelaise de fond en comble. Le résultat devrait être approuvé par le peuple suite à l'organisation d'un référendum. Je vous remercie de votre patience.

### **Intervention du public**

Je vais raconter ma vie, mais ce n'est pas grave. Pour aller à l'Arena de Floirac depuis Salles, le vendredi soir je vous garantis que c'est mieux de passer par Le Barp, Saucats, rattraper l'A62... Ça évite toute la rocade bordelaise qui bouchonne. Donc est-ce que dans votre étude vous allez calculer l'impact sur la ville de Saucats ? Parce que c'est encore un plan bis. Et est-ce qu'on va vraiment étudier le problème de la rocade bordelaise et voir vraiment l'aménagement du territoire pour éviter que les poids lourds aillent sur la rocade ? C'est à Monsieur le Préfet que je m'adresse.

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

Je précise juste qu'en effet il y a des zooms sur des secteurs précis parce que sinon ce ne serait pas lisible en réunion, mais les fiches de trafic qui sont sur le document présentent un cadrage plus large et on voit Saucats dedans.

### **Intervention du public**

Bonsoir. Dans les hypothèses où il n'y aurait rien pour vos calculs, vous évoquez les transports en commun, notamment le RER métropolitain. Je trouve que c'est assez timide. On n'en entend pas trop parler dans tout ça. Est-ce que vous avez regardé les hypothèses de trafic avec une massification des transports en commun, mais un truc vraiment sérieux avec beaucoup de lignes de trains, de bus, de covoiturage... Et avec aussi une réflexion sur les tarifs. Parce que si je prends l'exemple du bus plage Bordeaux-Lacanau c'est 2€ et le train plage de Bordeaux-Arcachon, ce n'est pas du tout ça. Je pense que s'il y avait une réflexion sur ces tarifs-là aussi, peut-être que les gens prendraient moins la voiture pour aller à la plage s'ils veulent aller à Arcachon par exemple. Merci.

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

Il y a une liste de projet en effet, qui ont été listés comme étant les projets pris en compte. Est-ce qu'il y a d'autres hypothèses qui sont prises en compte ?

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

On a pris en compte les projets connus et qui seront potentiellement faits à horizon 2030. Mais par contre, effectivement, on n'a pas pris en compte d'autres projets qui aujourd'hui seraient trop incertains en fait.

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

Merci. Je précise qu'on n'a pas oublié les personnes qui étaient en ligne, mais il n'y a personne qui a manifesté la volonté de prendre la parole. Mesdames les garantes, cette fois, c'est à vous.

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

Déjà, on vous remercie. C'est vrai que c'est encore une fois très riche. Il y a beaucoup de choses qui ont déjà été dites. Il y a des nouvelles choses qui sont sorties ce soir, qui sont tout aussi intéressantes. Pour le dernier déroulé, comme je vous ai dit au tout début, on est sur un temps court, maintenant on arrive sur la fin de la concertation. On a notre dernière réunion le 25 avril. On va essayer d'apporter un peu plus de réponses dans la mesure du possible mais beaucoup de choses ont été dites.

Mais ça n'empêche que nous, dans notre bilan, on va bien consigner tout ça avec un certain nombre de demandes qui ne seront peut-être pas tout de suite, enfin d'ici la fin de la concertation, mais en tout cas qui seront dans le cadre de la demande du bilan. La maîtrise d'ouvrage a deux mois pour répondre. Et vous avez tous compris, ça a été dit que c'est bien le ministère qui va prendre la décision finale, en tenant compte évidemment de tout ce qui se sera passé pendant cette concertation. Donc, la CNDP est là pour faire avancer le débat. Les décisions ne sont pas prises, sinon on ne serait pas là. Nous on essaie, en tous cas dans la mesure du possible, que ce débat soit le plus ouvert, que vous ayez vraiment tous les éléments en toute transparence de toutes les études dans une certaine mesure. On aurait aimé que certaines données soient là plus rapidement. Il y a l'inertie de toute l'administration on va dire. Je ne sais pas si on peut le dire comme ça, mais en tout cas c'est une des difficultés qu'on aurait aimé en tout cas enlever. Ça fait partie aussi de cette concertation. Mais en tout cas, la décision finale, ça sera bien le ministère qui la fera.

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

Monsieur le Sous-Préfet, pour quelques mots de conclusion.

### **Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)**

Merci Monsieur le Maire. Avant tout, merci à une nouvelle fois de votre accueil ici à Salles. Remercier l'ensemble des élus présents et puis vous remercier toutes et tous d'être venus nombreux ce soir. C'était extrêmement important. Permettez-moi également de vous saluer Mesdames de votre présence, et puis de remercier l'ensemble des services ici présents, des collègues de la DREAL ainsi que des animateurs qui ont animé cette soirée. Je voulais simplement vous remercier pour la qualité des débats. On s'est écouté. Et ça, c'est aussi extrêmement important pour nous, pour avoir le plus d'enrichissement possible, le plus d'intervention possible. Quand bien même, on a bien senti même des inquiétudes, des incompréhensions, mais aussi des propositions nouvelles qui ont été faites. Et c'est ce que je

souhaite aussi retenir de ce soir, c'est-à-dire la capacité que nous avons eue tous ensemble et collectivement, de pouvoir s'exprimer chacun à son tour. Et ça, c'est aussi important dans la manière dont les choses doivent se conduire indépendamment des différences ou des inquiétudes que certains d'entre vous peuvent avoir. C'est ce que je souhaitais vous dire. Je ne vais donc pas rappeler ce que je vous ai dit en milieu de séance lorsque je suis intervenu sur le fait que les décisions ne sont pas prises. Mesdames, les garantes l'ont évidemment dit. Le processus de décision vous a également été indiqué.

Je souhaitais vous remercier pour votre présence nombreuse ici à Salles. Je le redis, c'est extrêmement important. Peut-être d'ailleurs que certains d'entre vous seront aussi à La Teste-de-Buch le 25 avril. Nous aurons donc, si c'est le cas pour vous, le plaisir de nous revoir à La Teste-de-Buch à la fin de ce mois-ci. Et puis donc tout le processus qui doit suivre ensuite. Merci encore de votre disponibilité, participation active et des moments aussi vifs, mais ça fait aussi partie de la concertation. Merci à vous tous et très belle soirée.

#### **Question écrite transmise en fin de réunion**

Y aura-t-il un péage ?

#### **Réponse de la DREAL**

Seul le scénario 2 propose une mise à péage de l'A63. Les scénarios 1 et 3, également soumis à la concertation, ne proposent pas de mise à péage de l'axe. La concertation a permis de faire émerger d'autres propositions d'aménagement de l'A63, elles seront étudiées dans les prochaines semaines. Ainsi, il est impossible d'affirmer à ce stade quel parti d'aménagement sera retenu à l'issue de la concertation et si l'A63 sera ou non mise à péage.

#### **Question écrite transmise en fin de réunion**

Vous prenez le niveau de pollution actuel pour le niveau 0. Or, la pollution est déjà très élevée ici (voir sur ATMO Aquitaine et les matins, extrêmement inquiétant !). Or les émissions de CO2 sont en grande partie, ici, dues au trafic routier. Il faut diminuer le trafic routier ! Bus, trains, navettes, covoiturage : ils remplaceront bon nombre de voitures. Et taxer les poids lourds internationaux à l'entrée en France. Bateaux aussi pour le fret. Le dérèglement climatique nous a déjà cruellement impactés ici (feux épouvantables, inondations terribles) : il faut agir pour le réduire le plus possible, c'est l'enjeu le plus important si nous voulons que nos enfants et petits-enfants puissent vivre sur cette planète. Et donc ici, entre autres !

## **Réponse de la DREAL**

Dans le bilan carbone réalisé dans le cadre du projet, les scénarios d'aménagement de l'A63 (scénario 2 et 3) sont comparés au scénario de référence (scénario 1). Ce scénario rassemble, sur la durée de projection de l'évaluation, les contextes d'évolution future et exogène au projet, sur les thèmes sociaux, spatiaux, environnementaux, énergétiques et économiques, ainsi que les différents projets d'aménagement. Les évolutions de l'offre de transport relevant d'autres maîtres d'ouvrage sont également considérées. Ainsi, les projets d'infrastructures envisagés à ce jour par d'autres maîtres d'ouvrage (tous modes confondus) et leur impact sur le trafic sont pris en compte dans le calcul du bilan carbone de l'A63.

## **Question écrite transmise en fin de réunion**

L'étude origine-déplacement sur laquelle sont basés les calculs de gaz à effet de serre n'est pas satisfaisante : faite avec des enquêtes mail ou Facebook. Du coup, les calculs de reports de trafic sont biaisés. Aucune étude d'impact sur les voies de report avec pollution, saturation des axes.

## **Réponse de la DREAL**

L'enquête origine-destination réalisée dans le cadre des études de trafic est une enquête de terrain. Les automobilistes sont arrêtés quelques secondes à certains postes stratégiques (dont la barrière de péage de Saugnac-et-Muret) afin de connaître leur origine et leur destination.

Des enquêtes de préférences déclarées ont été réalisées afin de compléter l'enquête origine-destination. L'objectif de ces enquêtes était de mieux connaître la valeur du temps ainsi que le potentiel de covoiturage, du secteur.

Elles ont été réalisées grâce à un questionnaire d'une quinzaine de minutes qui permet de sélectionner uniquement des usagers de l'A63. Elles permettent également de savoir si les usagers sont prêts à payer pour utiliser l'A63 ou au contraire s'ils préfèrent prendre un trajet plus long mais gratuit. Ces enquêtes, du fait de la longueur des questionnaires, ne peuvent être réalisées sur le terrain, leur impact sur le trafic serait trop fort. Elles sont donc réalisées en ligne.

Pour votre complète information, ce type de questionnaire en ligne est maintenant courant et comparable en termes de méthodologie à ce qui se fait depuis des années pour les sondages.

# Les hypothèses de trafic (1/2)

3 sources

## Modèle Multimodal Multipartenarial

Outil de **prévision de trafic**

Il intègre la démographie, les zones d'emploi et les projets de mobilité (voir diapo suivante)

Utilisé pour dimensionner le RER Métropolitain

## L'enquête de **préférence déclarée**

Questionnaire administré en ligne

Réponses (10-15 minutes) de **1 300 usagers de l'A63**

Objectifs :

- expliquer les choix d'itinéraires
- mesurer le potentiel de covoiturage
- estimer la « valeur du temps »

## L'enquête **origine destination**

**2016** : 22 postes d'enquête origine-destination + 72 postes de comptage automatique sur l'A63 et le réseau secondaire

**2022** : 2 postes d'enquête origine-destination à la barrière de Sagnacq-et-Muret + 22 postes de comptage automatique

Double objectif :

- reconstituer précisément les flux locaux
- mieux quantifier le trafic de transit

Exemple : exprimer une préférence entre 2 itinéraires de coût et durée différents (autoroute ou départementale) pour rallier 2 points

Aménagement de l'A63 en Gironde

18

## Question écrite transmise en fin de réunion

Est-ce que vous pensez qu'il est économiquement viable de demander aux usagers de payer 0,04€ /km pour un gain de 5 à 10min (le soir) ? Est-ce que ce prix est bloqué sur plusieurs années et la concession prend-elle fin après remboursement des 290 M€ ?

## Réponse de la DREAL

Le gain de temps annoncé dans le dossier de concertation est un gain moyen. Les études de trafic montrent que la mise à 2x3 voies de l'axe permet de fluidifier le trafic sur A63 y compris aux heures de pointes.

Concernant le coût pour les usagers des abonnements pourraient être mis en place par les concessionnaires, avec le soutien éventuel des collectivités qui auraient, si elles le souhaitent, la possibilité de les financer.

Pour plus de précisions, une fiche « péage » est disponible sur le site de la concertation.

## Question écrite transmise en fin de réunion

0,04€ /km vs. 0,1€ /km pour la moyenne nationale... pourquoi ?

Rocade encombrée => augmenter la fluidité en augmentant la capacité or on limite la vitesse à 110 km/h pour réduire le trafic...

Covoiturage : quel bénéfice des voies de covoiturage ?

Pourquoi l'État ne prend pas à son compte le scénario 2 ?

## Réponse de la DREAL

L'estimation du montant de péage proposé dans le dossier de concertation est effectivement plus faible que les tarifs moyens actuellement pratiqués sur le réseau concédé, notamment du fait du montant des travaux à réaliser. Selon les études réalisées à ce jour ce tarif de 0,04€/km permettrait d'équilibrer strictement les coûts d'investissements et d'exploitation du concessionnaire sans droit d'entrée ni subvention d'équilibre.

Concernant la voie réservée au covoiturage, les simulations montrent qu'elle permettrait aux usagers en covoiturage de circuler de manière fluide toute l'année. Il existe également un gain de temps pour les autres usagers.

Sans avoir recours à une concession pour l'aménagement à 2x3 voies, l'investissement total serait sensiblement identique et devrait être intégralement apporté par les acteurs publics. Le planning de l'opération serait impacté de plusieurs années du fait des contraintes budgétaires annuelles. En effet, la réalisation de cette section intégralement à 2x3 voies sur crédits publics n'est pas compatible avec la trajectoire des crédits pouvant raisonnablement être mis en place par l'État. En outre un financement sur crédits publics implique nécessairement un cofinancement des collectivités territoriales. C'est pour tenir compte de la rareté de ces crédits publics que le scénario 3, plus réaliste, a été construit.