



Concertation préalable du public
**Verbatim de la réunion publique
de La Teste-de-Buch**

Mardi 25 avril 2023



120 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 La Teste-de-Buch le 25 avril 2023. Il s'y est ajouté environ 10 personnes connectées à Zoom et YouTube. La réunion s'est déroulée en présence des garantes de la concertation, Madame Juliot et Madame Thenet, ainsi que du sous-préfet d'Arcachon, Monsieur Ronan Leautic. La DREAL de Nouvelle-Aquitaine était représentée par Michel Duzelier, Béatrice Panconi et Cyril Edmond.

Introduction

Jean VEYRAT (animateur)

Je vous invite à prendre place. Nous allons débiter la réunion. Bienvenue ce soir à La Teste-de-Buch. C'est la cinquième et dernière réunion de la concertation sur l'A63. Je suis Jean Veyrat, je vais animer cette réunion. Tout de suite, je vais laisser la parole à Monsieur le Maire. Monsieur Davet.

Patrick DAVET (maire de La Teste-de-Buch)

Bonsoir tout le monde. Dernière réunion de concertation concernant notre mise à 2x3 voies de l'A63. Alors ce soir c'est la dernière réunion de concertation, il y avait eu dans un premier temps Biganos, Gradignan, Cestas, Salles et La Teste ce soir en réunion de concertation. Mais il y avait eu également les ateliers qui ont eu lieu au Barp, à Canéjan, à Belin-Béliet et à Mios. Également des débats mobiles qui ont eu lieu aussi à La Teste. Ça a été le 16 février à Pessac, à Cestas deux fois.

Aujourd'hui nous allons débiter concernant ce choix de la mise 2x3 voies de l'A63. Pour tout vous dire, nous réellement, c'est ce que nous souhaitons. Parce que, quand nous allons à Bordeaux et on y va certainement assez régulièrement, on se trouve tous les uns les autres confrontés à des difficultés de circulation. Et c'est vrai qu'aujourd'hui, quand vous avez un rendez-vous auquel il faut que vous soyez à l'heure, si vous voulez être certain d'être à l'heure, il faut prendre 2h. Vous pouvez très bien arriver avec 1h d'avance comme vous pouvez très bien être juste. Donc ça veut dire que, réellement, sur un rendez-vous d'une heure à Bordeaux, il vous faut plus d'une demi-journée. Sans compter bien sûr l'inconfort qu'il peut y avoir sur la route. Donc cette mise à disposition de 2x3 voies, nous le souhaitons.

Par contre, ce que nous ne souhaitons pas, c'est un péage. En conseil municipal de La Teste, nous avons pris une décision, nous ne souhaitons pas de péage et plus particulièrement sur l'A660, qui relie la sortie de l'A63 jusqu'à La Teste. Nous ne le souhaitons pas, tout simplement, et Marie-Hélène le dira après moi, parce que nous avons fait notre doublement, que nous avons payé 53 millions, c'est le contribuable, c'est nous, c'est vous tous ici présents, et nous ne souhaitons pas repayer. Nous avons, les quatre maires, pris une motion dans un premier temps à la COBAS. Nous avons pris nos motions ensuite à la ville de La Teste pour dire que nous ne souhaitons pas payer puisque nous l'avons déjà fait. Et si d'aventure nous devions avoir un péage sur l'A660, nous réclamions le remboursement de ces 53 millions puisqu'on a déjà payé pour cela. Donc on ne le voulait pas. La position du maire de La Teste, j'ai été clair là-dessus. Nous voulons du confort, nous voulons de la sécurité, mais nous ne souhaitons pas repayer. C'est-à-dire que nous ne souhaitons pas de péage sur cette voie.

Je comprends aisément, il y a tous ces camions qui passent, souvent de l'étranger. Vous vous souvenez dans quelles circonstances autrefois, il y avait un choix de les faire payer, mais il y a une ancienne ministre qui avait annulé cela, qui avait refusé. Les conséquences : aujourd'hui,

ils ne paient pas. Donc si on devait les faire payer, pourquoi pas ? Mais nous, nous avons fait le choix que ce péage puisse se faire éventuellement après Salles, c'est-à-dire de façon à ce que les gens d'ici ne soient pas concernés par ce péage. C'est la disposition que nous avons prise en conseil municipal de La Teste, cette motion que nous avons votée. Nous avons voté, pas de façon unanime puisqu'un des élus n'avait pas souhaité voter cette motion. Il y avait des choix, les gens s'expriment, après chacun fera ce qu'il aura envie de faire.

Ce soir donc, je vais laisser la parole à Ronan Leautic, le sous-préfet de la circonscription, et nous allons ensuite pouvoir ouvrir cette concertation et ce débat. Bonne soirée à vous tous et bon débat. Nous n'aurons pas tout à la nuit quand même, attention !

Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)

Merci Monsieur le Maire pour ce mot d'accueil et un certain nombre d'éléments que vous avez souhaité d'ores et déjà communiquer à la concertation. Merci en tout cas de nous accueillir dans ce beau Théâtre de Cravey qui permet aux uns et aux autres d'être bien installés et, je n'en doute pas, de participer activement à cette cinquième réunion de concertation publique sur l'A63. Permettez-moi également, indépendamment de vous-même Monsieur le Maire, de saluer Madame la Présidente de la COBAS ainsi que vous-même Monsieur le Conseiller régional, l'ensemble des élus ici présents et vous tous ici réunis, Mesdames et Messieurs en vos grades et qualités comme nous le disons traditionnellement, de vous saluer Mesdames les garantes. Vous aurez juste après moi l'occasion de vous présenter et de présenter le cadre dans lequel s'inscrit cette concertation publique. Et enfin de saluer mes collègues de la DREAL qui vont vous faire, en quelques dizaines de minutes, la présentation d'un certain nombre de scénarios potentiellement envisageables, soumis à la concertation publique, mais qui peuvent ne pas être exhaustifs.

C'est extrêmement important et je prendrai juste quelques instants pour vous rappeler quelle est la méthode et quel est l'objectif du Préfet qui a souhaité cette concertation publique au regard des enjeux économiques, environnementaux, des enjeux liés à la congestion de l'A63 en particulier. Il est extrêmement important pour le Préfet que puisse s'engager une concertation. Le cadre de la concertation est précis. Il ne souffre pas de légèreté ou de souplesse particulière dans un certain nombre de paramètres qui est celui de la conduite de cette concertation et du fait, et je le redis et je le réaffirme, que rien n'est acquis, rien n'est fixé, rien n'est acté. D'ailleurs, plus de 3 000, me semble-t-il, contributions sont ont déjà été portées à la connaissance de Mesdames les garantes. Mais tout cela vous sera expliqué. Ce n'est pas rien et c'est extrêmement important et pense que cela va d'ailleurs probablement continuer un petit peu plus.

C'est la cinquième réunion ici à La Teste-de-Buch. Merci encore d'être venus aussi nombreux et merci de nous accueillir dans ce beau théâtre. Ça vous sera rappelé, la concertation se termine au 30 avril. Il y a ensuite un mois d'un certain nombre donc d'éléments de discussion, de réflexions et de travaux qui sont menés, puis ensuite on déroule un calendrier, qui vous sera

rappelé par les collègues de la DREAL, avant que le Préfet fasse remonter un certain nombre d'éléments au niveau ministériel pour une décision in fine qui sera à rendre.

Donc ne croyez pas que tout est acté, que cette concertation ne sert à rien. Au contraire, elle sert et votre présence nombreuse le démontre évidemment. Je suis intimement persuadé que vos contributions seront en présentiel, mais pas uniquement en présentiel je crois, mais cela nous sera rappelé par l'animateur que je salue également, ainsi que les techniciens qui sont derrière nous. Mon petit doigt me fait penser qu'elle sera active et tant mieux parce que c'est par les discussions, par les échanges et par les propositions que la concertation sera la plus riche possible et permettra la meilleure des décisions possibles, en tout cas celle qui sera la plus éclairée et éclairante possible.

Je m'arrête là. Je vous souhaite en tout cas une très belle soirée. Mon rôle est évidemment d'être là, aux côtés des services, aux côtés des garantes et d'être attentif à ce que vous allez pouvoir nous dire. Merci à vous tous et merci encore de votre accueil.

Marion JULIOT (garante de la CNDP)

Bonjour à toutes et à tous. Nous sommes Marion Juliot et Marion Thenet, les garantes de la concertation pour la Commission nationale du débat public. Comme on est à la dernière réunion, on ne va pas représenter en totalité l'instance qu'on représente. On est donc rattachées à une autorité indépendante. On est là pour garantir et s'assurer que votre droit à la participation et à l'information est respecté tout au long du processus. On a travaillé conjointement avec la DREAL pour concevoir cette concertation, pour vous fournir les documents, pour que vous puissiez apporter votre contribution pendant les trois mois de la concertation préalable. À l'issue de cette concertation, on va traiter toutes vos contributions, rendre un bilan, faire des recommandations à la maîtrise d'ouvrage, qui sera publié un mois après la fin de la concertation, donc fin mai. Et auquel la maîtrise d'ouvrage devra répondre aux arguments ou aux contributions que vous aurez faites et aux recommandations qu'on produira à cette échéance-là. On est là donc toute la soirée pour écouter vos contributions, les noter et les traiter en suivant pendant la phase de bilan.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Nous allons maintenant passer à la phase de présentation du projet. Il sera présenté de manière assez résumée puisque, pour beaucoup d'entre vous, vous le connaissez désormais assez bien. La presse en a parlé, il y a eu plusieurs réunions, donc il sera revu de manière assez rapide. Par contre, la présentation elle-même sera un peu plus développée pour deux raisons, notamment parce qu'il va falloir vous présenter de manière très transparente l'essentiel de ce qui a été déjà porté à la connaissance de l'État, à la connaissance des garantes, donc toutes les contributions. Et puis il y aura quelques compléments d'information sur des sujets qui ont été très récurrents, où il y avait des demandes de précisions qui n'avaient pas forcément pu être données dès le début de la concertation. Il y a eu des études complémentaires, des

analyses complémentaires qui vont permettre d'exposer ces points. Donc on est parti pour 30-40 minutes de présentation, et puis tout le reste de la soirée, c'est pour vos questions et pour les réponses de la DREAL. Monsieur Duzelier, c'est à vous...

Présentation du projet

Michel DUZELIER (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Bonsoir à tous. On va vous présenter le projet et des informations aussi sur la participation, un retour aussi sur les questions qui ont été posées et aussi, ce qui est important, des compléments d'information par rapport à toutes les questions qui ont été posées aux précédentes réunions, notamment en termes de trafic, socio-économie... On vous présentera tout cela, on va vous faire une présentation à trois voix avec mes collègues Béatrice et Cyril.

Donc sur le projet, vous voyez qu'on est sur un axe qui est très fréquenté. Dans les sections les plus fortes en se rapprochant de la rocade de Bordeaux, on a près de 80 000 à 90 000 véhicules par jour, ce qui est très important, avec un taux de poids lourds de 17%. Plus on va vers le sud, plus le taux baisse. En toute relativité, on a avant l'embranchement sur Arcachon 60 000 à 70 000 véhicules par jour et après, au-delà de l'échangeur en direction de Bayonne, 30 000 à 40 000 véhicules par jour. En direction du bassin d'Arcachon, on est sur un niveau de 20 000 à 30 000 véhicules par jour avec un taux faible de poids lourds de 6%. Donc c'est essentiellement, on le voit en arrivée de Bordeaux, des mouvements pendulaires avec des trafics importants, notamment domicile-travail aux heures de pointe, avec une fluctuation du taux de poids lourds qui varie entre 17% à 30%.

On a une saturation aux heures de pointe. C'est-à-dire que la route à 2x2 voies arrive en limite de capacité et on a un temps de trajet qui, à vide, lorsqu'il n'y a pas de circulation, entre Salles et la rocade est sur à peu près 20-21 minutes. Malheureusement, quand ça congestionne, on arrive tout de suite proche de l'heure. On a un niveau d'accident qui est quand même huit fois supérieur au niveau de l'accidentologie nationale. Quand on est venu, il y avait un accident entre un poids lourd et un camping-car sur l'A63 et elle était bloquée dans le sens sud-nord.

Ensuite, en ce qui concerne le territoire, on a un territoire qui est très attractif. Toutes les taches vertes à l'ouest montrent une densification de la population. On a une hausse constante par corrélation de la mobilité, du trafic routier. Le rail, à côté de ça, on a le TER Bordeaux-Arcachon, notamment dans le cas du RER métropolitain, on a une ligne qui est la plus fréquentée de la région entre Bordeaux et Arcachon. Donc la ligne ferroviaire marche bien, c'est une bonne chose. Par contre, au niveau du fret ferroviaire, on a un potentiel qui est assez limité et qu'il faut à tout prix développer.

Dans le dossier de concertation que vous avez en ligne ou qui vous a été aussi mis à disposition, il y a trois scénarios qui sont soumis à la concertation. Le scénario 1 : on ne fait aucun aménagement sur l'A63, ça reste en l'état. Le scénario 2 : aménagement complet de l'A63, 2x3 voies entre la rocade et Salles, avec une mise aux normes aussi sur l'A660. C'est sur

un scénario de mise en concession avec un péage autoroutier. Le scénario 3 : c'est un scénario alternatif où on ne passe à 2x3 voies qu'entre la rocade et l'échangeur numéro 25 de Cestas sur sept-huit kilomètres. On est sur des fonds publics et il n'y a pas de péage. Ce sont les trois scénarios qui vous sont proposés.

En termes d'impact, dans le scénario "on ne fait rien" bien entendu, il n'y a pas de dépense, en termes d'investissement j'entends. Par contre les congestions s'intensifient de manière corrélée à la hausse du trafic. On a des dégradations du cadre de vie et des reports de trafic. Le risque d'accident aussi proportionnellement s'accroît.

Sur le scénario 2, donc la mise en concession, on est sur 35 kilomètres, on a un coût de près de 300 millions d'euros hors taxe. On y gagne en fluidité par rapport au fait du rajout d'une troisième voie, on en profite de mettre aux normes à la fois l'A63 et l'A660. Il y a les protections acoustiques, les transparences écologiques. On n'a pas de dépense de fonds publics. Par contre, on met un péage. Donc il y a un coût pour l'utilisateur et il y a un risque de report de trafic sachant que tout le monde n'accepte pas le péage. Donc il y a ce risque de report un peu plus important que si c'était gratuit. Et on a artificialisé 35 hectares qui sont le terre-plein central entre les deux voies existantes.

Sur le scénario alternatif, la distance est de sept kilomètres, on est sur 55 millions d'euros hors taxe environ, on est sur des fonds publics. On y gagne aussi en fluidité parce qu'on élimine la congestion proche de la rocade de Bordeaux. On y gagne en gratuité pour l'utilisateur. Par contre, l'investissement pour le coût est supporté par le contribuable et on artificialise dans ces conditions que 7 hectares contrairement aux 35 hectares de tout à l'heure.

En termes de financement des aménagements. D'un côté, si on regarde les deux scénarios de concession, le scénario de concession à 35 kilomètres de 2x3 voies et le scénario à 7 kilomètres à 2x3 voies, d'un côté c'est l'utilisateur qui paie. Les simulations ont été faites par le ministère pour les péages, de manière à optimiser au maximum, à avoir le coût de péage le plus faible possible et d'avoir aussi proportionnellement le maximum de péage pour les poids lourds. On est un rapport de six entre les véhicules légers et les poids lourds. Donc on aurait 0,04€ TTC et 0,20€ hors taxe pour les poids lourds. Les poids lourds sont en hors taxe parce qu'en général les entreprises récupèrent la TVA. On voit que le portage du péage est supporté quasiment par les trois quarts par les poids lourds, avec 57% de poids lourds en transit. Un quart est supporté par les véhicules légers pour lequel on a 8% à 9% de véhicules en transit.

Sur le scénario alternatif, c'est le contribuable, les impôts, qui paie. C'est dans le cadre des concertations État-collectivités qu'il faut trouver des cofinancements. Ce sont les taxes et impôts locaux qui rémunèrent l'investissement prévu pour ce scénario-là.

Un point sur le niveau de participation. Les quatre précédentes réunions publiques étaient à plus de 450 participants. Sur les ateliers thématiques (mobilité, environnement), on avait 10 à 12 personnes, une quinzaine de personnes par atelier. Donc on avait 50 participants. On a vu les étudiants de l'IUT Transport-Logistique qui étaient 80. C'était une bonne rencontre. Et puis il y avait des débats mobiles sur les marchés, les restaurants qui ont sollicité près de 200

citoyens. Sur le registre de la concertation, quand on a imprimé cela on était à 3 150 et depuis ce week-end on est montés à 3 500. Toutes les contributions sont mises en ligne le plus rapidement possible. L'équipe projet fait tout son maximum pour que toutes les questions et les contributions que vous posez soient mises en ligne et surtout les réponses. Aujourd'hui, on doit avoir à peu près 2 000 questions qui ont des réponses. On va s'activer sous le contrôle des garantes à ce que toutes les réponses soient apportées au plus tard début mai. Donc il y a ce décalage qui existe entre le moment où vous déposez votre question, où le public dépose sa contribution. On a une participation quand même assez importante globalement sur cette concertation.

Pour rappeler tous les moyens disponibles : le site de la concertation, les registres, tous les documents sont, bien entendu, en ligne. Les comptes-rendus de réunions publiques et ateliers seront mis aussi en ligne. On a mis récemment des fiches thématiques, notamment sur le péage pour lequel il a fallu qu'on ait des échanges avec les services juridiques, donc cela nécessite un peu de temps. Aujourd'hui, les fiches sur le péage sont en ligne. Les fiches sur la socio-économie sont également en ligne. On essaie de vulgariser et de faire un peu preuve de pédagogie. On est un peu dans un monde technique, mais on essaie de vulgariser et de faire preuve d'empathie pour que ce soit compris par le plus grand nombre, par tout le monde. Donc les bibliographies, les motions, les délibérations, il y en a eu beaucoup aussi qu'on a reçu des collectivités. Elles seront aussi mises en ligne. Tout le matériau est en tous les cas sur le site de la concertation dédié : www.A63Nord.fr.

Aujourd'hui, c'est la dernière réunion, le public aura encore jusqu'à la fin de semaine pour s'exprimer. Après, le site sera clôturé pour déposer. Une fois encore, nous on apportera les réponses manquantes. Les garantes auront un mois pour publier leur bilan de concertation et l'État aura deux mois derrière pour tirer les enseignements de cette concertation. Je vais passer la parole à Béatrice, qui va préciser l'expression du public et le type de questions qui ont été posées au travers des réunions et des questions.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Bonjour. Donc, les expressions du public. Ce chapitre est consacré à ce qu'on a entendu de la part du public. Donc le maître d'ouvrage le partage ou ne le partage pas, mais ce n'est pas le sujet, c'est ce qu'on a entendu de la part du public. Il est possible qu'il y ait des choses qu'on ait oubliées, mais on a quand même essayé d'être exhaustif. Ça a été fait avec les garantes qui ont essayé aussi de nous aider à être le plus exhaustifs possible. Il y a différentes thématiques qui ont été évoquées.

Tout d'abord, l'opportunité d'aménager l'A63. Il y a un constat de saturation de l'A63 avec une mise en cause des poids lourds en transit en termes de nombre, de forte occupation de l'espace et également beaucoup de questions sur la méthodologie de comptage des poids lourds. Les reports de trafic sur les voiries locales qui sont déjà existants et qui sont cause de

nuisances et de coûts pour les collectivités. Les problèmes de sécurité ont été évoqués, le fait qu'il n'y a pas d'aménagements requis sur l'A660.

Ensuite, en ce qui concerne les évolutions de trafic, ce qu'on a entendu, c'est la persistance d'un fort besoin de transport automobile. C'est également le fait qu'il y a une attractivité du Val de l'Eyre qui induit du trafic. Qu'il y a la nécessité de développer des zones d'emploi hors métropoles de façon à limiter le domicile-travail. Qu'il y a des hypothèses de l'État qui ont été perçues comme trop peu ambitieuses sur le fret ferroviaire. Et enfin des questions sur l'intégration au modèle des effets du télétravail, des effets de la future ZFE, etc.

Ensuite, il y a eu le sujet de penser l'A63 avec la rocade, avec la crainte qu'il y ait un appel d'air qui amène plus de véhicules sur la rocade qui est déjà chargée.

Sur l'environnement, on a eu la question : le projet est-il climat-compatible ? L'interrogation sur le bien-fondé d'un tel aménagement routier dans le contexte climatique actuel et dans le cadre des accords de Paris. Il y a également eu des demandes sur certains critères environnementaux à approfondir, notamment la comparaison des bilans d'émissions de gaz à effet de serre sur lesquels on a eu différentes questions qui ont valu une fiche de vulgarisation du bilan, puisqu'on avait publié le bilan et quelque temps après on a publié une fiche parce que le bilan était un petit peu complexe. Il y a des questions sur l'imperméabilisation du terre-plein central, sur les phénomènes d'îlot de chaleur, sur les effets sur la qualité de l'air, sur les effets sur l'environnement sonore. Donc tous ces sujets, on va dire "impact".

Ensuite, il y a eu diverses interventions du public sur les modalités d'aménagement. Le fait que la 2x2 voies soit une anomalie, donc la nécessité de mettre en cohérence cette section puisqu'au Nord c'est à 2x3 voies et au sud c'est à 2x3 voies. Le souhait d'améliorer la fluidité le plus complètement possible. Et le souhait d'améliorer la sécurité. On a également eu des questions sur le cadre de vie avec la nécessité de tenir compte du niveau de report sur le trafic local dans l'arbitrage entre les scénarios. Ensuite, sur la question des 7 kilomètres, est-ce suffisant ? Oui, c'est vrai, c'est la section la plus congestionnée, la plus sujette au trafic parasite. A été exprimée la crainte d'un déplacement du bouchon si on ne fait que cet aménagement partiel. Et ça a également été perçu par certains comme une solution certes satisfaisante, mais par défaut.

Sur la voie dédiée au covoiturage, il y a eu des divergences. Certains qui ont constaté le développement des parkings et de l'usage du covoiturage. Il y a eu également qui a été exprimée la crainte que la voie dédiée nuise à l'effet positif de l'élargissement. Et ce qu'on a constaté, c'est un fort intérêt des étudiants, des jeunes pour le covoiturage et, à l'inverse, des personnes en usage quotidien qui étaient plus incertains, plus dubitatifs sur ce sujet-là.

Sur les modalités de financement. Le public a exprimé un sentiment d'injustice territoriale et sociale par rapport au péage dans un contexte d'inflation, la crainte d'une nouvelle perte de pouvoir d'achat. Le fait que les travailleurs sont déjà confrontés à des prix immobiliers prohibitifs et à la hausse de la mobilité. Sur l'A660, le péage a été ressenti comme injuste au regard des récents aménagements financés par les collectivités. Il y a la crainte de report de

trafic et de nuisances dans les bourgs. Il y a des gens qui ont exprimé le fait que le péage était justifié pour le transit, mais pas pour les usages quotidiens. La demande de cibler uniquement les poids lourds, considérés comme responsables des congestions, dans le cadre du péage. Un sentiment d'inégalité de traitement par rapport aux autres pénétrantes comme A62 ou A89, voire par rapport aux autres régions, notamment la Bretagne. Le modèle concessif a fait l'objet d'observations. Il est considéré par certaines personnes comme trop favorable aux concessionnaires avec une rentabilité excessive, pas de retour à la gratuité, puis un sentiment de privatisation du bien public.

Sur les approches alternatives, le public a exprimé notamment des demandes de développement des TER, bus, de réouverture des petites gares, de facilitation de la multimodalité et d'applications de covoiturage. Ce sont des sujets qui ont plutôt été évoqués en ateliers que dans les réunions globales. Également, en ce qui concerne le fret, le besoin d'investir dans le fret et le ferroutage pour mettre les camions sur le rail. Ensuite, il y a eu le sujet de comment sortir les poids lourds de A63 ? Il y a diverses réflexions qui sont ressorties comme celles autour du grand contournement avec des barreaux, la redirection des poids lourds vers l'A65 donc Langon-Pau, un axe dédié aux poids lourds sur l'emprise du terre-plein central de l'A63 et le fait beaucoup plus global, qui est très intéressant également, de moins consommer, moins importer.

En ce qui concerne des scénarios 1bis qui ont pu être exprimés, il y a eu une demande de mettre aux normes environnementales sans augmenter la capacité, le fait de développer le covoiturage suffisamment pour pouvoir rester à deux voies. Et puis tout un tas de demandes d'optimisation de l'exploitation : le fait de faire respecter le Code de la route, régulation de vitesse, modulation d'horaires.

Il y a eu également des financements alternatifs qui ont été évoqués. La question de l'adossement à la concession d'Atlandes. On a mis des choses dans la fiche péage à ce sujet. La possibilité d'avoir des crédits européens, sur un axe européen. Et le fait d'abonder les crédits publics par un dispositif de type écotaxe pour « faire payer les PL ». Voilà les principaux éléments qu'on a pu entendre du public, que ce soit en réunion, en atelier ou lire sur le registre.

Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Comme l'ont dit Michel et Béatrice, on a reçu beaucoup de contributions. On s'est rendu compte que certains sujets revenaient régulièrement, donc on a souhaité apporter des précisions sur ces sujets-là.

Le premier sujet, c'est le modèle de trafic et les hypothèses de trafic utilisées. Donc, avant de se lancer dans la concertation, on a réalisé de nouvelles études de trafic et pour cela on a utilisé un modèle multimodal multipartenarial qui s'appelle le modèle 3M qui appartient à l'État, aux départements, à la Région et à Bordeaux Métropole. Ce n'est pas un modèle qui est fait pour l'A63 typiquement, il est fait pour plusieurs modes de déplacement, il est multimodal. Il intègre la démographie dans le secteur. Tous les maîtres d'ouvrage intègrent les projets qu'ils

ont prévu de faire à horizon 2030 dans ce modèle. Ensuite, on le fait tourner pour avoir nos résultats d'études de trafic. Donc on a alimenté ce modèle, nous, spécifiquement pour l'A63, avec la réalisation d'une enquête d'origine-destination, c'est-à-dire qu'on arrête les gens à plusieurs endroits, on les interroge en leur demandant d'où ils viennent, où ils vont. On compile tout ça. Ce sont des arrêts d'environ 45 secondes et ce sont des enquêtes qui se font sur une journée entière de 7h à 18h ou de 7h à 20h, ça dépend.

Donc, on avait déjà réalisé une première enquête d'origine-destination en 2016, complétée par des postes de comptage automatique, où on compte tous les véhicules qui passent. Et on a voulu solidifier cette enquête en 2022 pour la mettre à jour en rajoutant des postes de comptage automatique là où il y avait eu des postes d'enquête origine-destination en 2016 et on a ajouté deux postes d'origine-destination. On a interrogé les personnes sur A63 au niveau de la barrière de Sagnac-et-Muret. L'objectif était de reconstituer le plus précisément possible les flux locaux et de quantifier les flux de transit. À cela, on a ajouté quelque chose qui ne se fait pas systématiquement dans les études de trafic, ce sont des enquêtes de préférence déclarée de façon à connaître la valeur du temps, c'est-à-dire de savoir si les gens sont prêts à payer pour aller plus vite ou au contraire s'ils sont prêts à faire des trajets plus longs en prenant les routes départementales et à ne pas utiliser l'autoroute à péage. Ça nous a aussi permis de connaître le potentiel de covoiturage, c'est-à-dire d'interroger les gens pour savoir s'ils étaient favorables à covoiturer ou pas.

C'est un questionnaire qui se fait en ligne parce que c'est beaucoup plus long, on ne peut pas se permettre d'arrêter les gens qui passent pour les interroger pendant quinze minutes. Donc, c'est quelque chose qu'on fait en ligne. On s'est assuré dans ce questionnaire que ce soient bien des usagers de l'A63 qui nous répondent. On a lancé plus de 100 000 invitations en ligne via les réseaux sociaux et dans les premières questions posées, c'est : est-ce que vous êtes usager de l'A63 ? Si oui, quel est votre trajet ? Et en découlent ensuite les résultats en fin de questionnaire. Ça nous a permis de fiabiliser au maximum les études de trafic. Comme je le disais, le modèle qui a été utilisé intègre tous les projets multimodaux de tous les maîtres d'ouvrage du secteur, donc sont pris en compte à horizon 2030 le RER métropolitain, l'augmentation de capacité du RER métropolitain, toutes les augmentations de capacité de voies ferroviaires, de trams, de bus et aussi les projets de routes qui sont prévus dans le secteur. Au-delà de ça, sont intégrées dans le modèle les évolutions de population de l'INSEE et, quand on a des données plus précises, c'est-à-dire des ouvertures de zones d'aménagement ou des ouvertures à l'urbanisation dans certaines mairies, on intègre tout ça dans le modèle pour pouvoir prévoir à peu près la population qui sera présente dans le secteur en 2030. Il y a aussi l'intégration de l'OIM de Mérignac qui prévoit, je crois, 50 000 emplois d'ici 2030.

Deuxième sujet sur lequel on a souhaité apporter des précisions, c'est le flux libre. C'est le système de perception du péage qui est prévu dans le scénario 2, puisqu'il n'y a que le scénario deux qui est à péage. C'est un système où on ne s'arrête pas, c'est-à-dire qu'on ne

prend pas un ticket à une barrière pour payer en sortie. C'est un système où on passe un peu comme ce qui était prévu pour l'écotaxe. Finalement, ce sont des portiques en pleine voie, on passe dessous, ils nous flashent et le péage est perçu de cette manière-là. On a compris que c'était un peu compliqué à expliquer. On a essayé de trouver le meilleur moyen pour l'expliquer et on a trouvé un reportage de France 3, donc une chaîne publique qui explique ce système qui est en place sur des concessions déjà en France. Je vais lancer la petite vidéo.

Vidéo présentation du péage en flux libre

Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

C'est le système qui est envisagé ici, en total free flow, c'est-à-dire qu'il n'y aurait pas de ralentissements, on passe à 130 sous le portique qui nous flashe.

Autre sujet sur lequel on a souhaité apporter des compléments, c'est le report de trafic, puisque c'est un sujet qui est revenu beaucoup de fois dans les contributions. Avec le scénario 1, où on se place en 2030, mais qu'on ne fait rien sur l'infrastructure, on constate par rapport à aujourd'hui une augmentation de trafic global dans le secteur dû à l'augmentation de l'activité et l'implantation de nouvelles personnes. Les chiffres sont accessibles sur le site de la concertation via la fiche trafic.

Dans le scénario 2, il y a deux sous-scénarios qui sont 2A et 2B : 2A, c'est toute l'A63 qui est à péage ainsi que l'A660 et le 2B, la section de l'échangeur 24 de l'A63 jusqu'à la rocade de Bordeaux est laissée libre de péage et pareil à partir de l'échangeur 3 de l'A660 jusqu'à la RN 250, le secteur est aussi laissé libre de péage.

Le scénario 3 enfin, Béatrice et Michel l'ont présenté, c'est mise à 2x3 voies seulement au sud de l'échangeur 25 et après on ne touche pas au reste de l'infrastructure.

On constate globalement une augmentation du trafic sur les voies secondaires, les RD1250 et RD1010 par rapport à la situation "si on ne fait rien en 2030" dans les deux scénarios à péage. L'impact de 7 points de tarification / 11 points de tarification dans le secteur est faible puisque c'est finalement la section au nord de l'échangeur 24 de l'A63 qui est laissée libre de péage. On constate un faible effet du péage sur l'A660 du fait que, dans les scénarios testés, le péage sur A660 c'est 0,07€ d'euros pour réaliser du nœud 22 jusqu'à la fin de l'A660, donc les 21 kilomètres. C'est pour ça que l'on constate un faible impact du péage sur le trafic comme on peut le voir ici. Il y a un léger impact, mais il est très faible. Donc voilà ce qui se passe, un report de trafic sur le réseau secondaire de l'ordre de 10% à 15% et une petite baisse de trafic sur l'A63 aussi suite à la mise à péage.

Si on s'approche de Bordeaux, on a une typologie de reports qui est bien différente de ce qu'on a pu voir précédemment. On s'aperçoit que les gens en approche de Bordeaux sont prêts à quitter les RD pour s'insérer sur l'A63 et payer un péage modique puisque, de l'échangeur 25 au nœud quinze, ce serait 0,15€ à 0,20€. On s'aperçoit que les gens sont prêts à quitter la RD

pour rejoindre l'A63 et ne pas arriver dans des zones trop embouteillées sur les RD en approche de Bordeaux. C'est le gros changement entre la zone centrale et la zone en approche de Bordeaux. On constate par contre que l'A63 est plus chargée dans tous les scénarios que dans le scénario 1 sur lequel il n'y a pas d'aménagement.

Dans la zone sud, je la passe rapidement. C'est le même phénomène que dans la zone centrale, c'est-à-dire qu'on a plus de monde globalement sur le réseau secondaire et un tout petit peu moins de monde sur l'A63. Je vais laisser la parole à Béatrice.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Un petit point sur l'analyse socio-économique. L'analyse socio-économique a été mise sur le site assez récemment parce que c'est une analyse qui a pris un peu de temps. Il fallait d'abord avoir l'actualisation des études de trafic qui ont été faites une première fois en 2016 et refaites en 2022. Donc il a fallu avoir fin 2022-début 2023 les résultats de ces études de trafic. Ensuite, il a fallu faire le bilan carbone qui est un entrant de l'analyse socio-économique, qu'on a pu mettre sur le site dans le courant du mois de février et qui a été intégré à l'analyse socio-économique. C'est pour ça que ça a mis un petit peu plus de temps à être publié.

L'analyse socio-économique a pour objectif d'évaluer et de comparer la valeur procurée à la collectivité, donc à la société, à l'ensemble des acteurs, par les différentes variantes d'un projet de transport. Le principe c'est de monétariser les différents effets, de leur donner un coût, de les transformer en euros et de les agréger (effets positifs et effets négatifs) pour arriver à avoir donc ce qu'on appelle la VAN. Je vais vous expliquer un peu plus précisément, mais c'est fait en application de la circulaire Royal de 2014. C'est quelque chose qui est très normé. Tous les projets de transport, que ce soient les projets routiers ou les projets ferroviaires, passent par l'exercice de cette évaluation socio-économique de façon à savoir si un projet est valable, utile pour la société.

On doit calculer sa VAN, valeur actualisée nette, qui est la somme des avantages moins les coûts sur une durée de 40 ans. Ce qu'on somme, c'est les coûts d'investissement, de grosses réparations, d'entretien et d'exploitation pour l'ensemble des acteurs, les temps de parcours, donc le temps gagné et le temps perdu, l'émission de polluants sur la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, d'où le bilan carbone dont je parlais tout à l'heure, les émissions sonores, donc la pollution sonore qui est aussi monétarisée, les accidents corporels et matériels qui sont monétarisés, et l'effet de la mobilisation de crédits publics sur le projet. Donc tous ces éléments sont les avantages et les inconvénients ou coûts qui sont ajoutés sur une durée de 40 ans. Ça permet donc d'avoir la valeur actualisée nette. Les VAN des différents scénarios sont comparés au scénario 1 qui est le fil de l'eau et auquel on attribue de manière théorique la valeur actualisée nette de zéro, puisque c'est le scénario où, entre guillemets, on ne fait rien, le fil de l'eau.

Ce que nous dit l'étude socio-économique, c'est que tous les scénarios, les trois scénarios ont une valeur actualisée nette, socio-économique, pour l'ensemble de la collectivité, positive. Ça

veut dire que les scénarios, que ce soient les deux sous-scénarios à péage ou le scénario sans péage, sont des scénarios qui ont un intérêt pour la collectivité puisque leur valeur actualisée nette est supérieure à zéro.

Si vous avez des questions plus précises sur le sujet, le bureau d'études, qui n'a pas pu être présent sur place, est présent en visioconférence pour pouvoir répondre aux différentes questions.

Ensuite, le bilan carbone. Le bilan carbone, c'est une somme des émissions de gaz à effet de serre sur les quatre périodes du projet : études, travaux, exploitation, entretien. Dans le présent projet, la partie études et la partie entretien sont négligeables en termes d'émissions de gaz à effet de serre. La partie travaux, c'est un poste qui, habituellement, est très important. Dans le cas présent, elle est un petit peu moins importante puisqu'on ne construit qu'une voie et qu'on ne construit pas la totalité d'une infrastructure dans du milieu naturel, on construit une seule voie sur l'axe. Qu'est-ce qui dans les travaux pèse dans le bilan de gaz à effet de serre ? L'artificialisation des sols, parce qu'on va remuer les sols, mettre à la lumière la terre, les bactéries vont produire du CO₂ qui ne pourra pas être après recapturé puisque les sols seront artificialisés. Le fait de faire des terrassements parce qu'on fait venir des machines, on utilise du pétrole. Le fait de faire des chaussées parce qu'on utilise aussi du pétrole. Le fait de faire des ouvrages d'art, de faire du béton pour les glissières béton, parce que le béton est un matériau qui, quand on le fabrique, dégage du CO₂. Tout ça, c'est dans les émissions de gaz à effet de serre de travaux. C'est également assez normé, il y a des valeurs appliquées à chaque type de matériaux qui émet des gaz à effet de serre.

Ensuite, il y a l'exploitation. Dans le cas présent, c'est l'exploitation qui est dimensionnante en termes de bilan carbone. Ce bilan est fait à la fois sur l'axe principal, donc A63 et A660, et sur les axes secondaires. Donc la totalité de la zone d'étude est prise en compte et il est fait sur 50 ans. Il y a quatre facteurs qui sont déterminants : le nombre global de kilomètres parcourus, le type de véhicule (puisque un camion émet beaucoup plus qu'une voiture (il émet 700 grammes de CO₂ au kilomètre, une voiture entre 150 et 170), le type de route (une voiture sur une route départementale émet moins qu'une voiture sur une autoroute puisque quand on va moins vite, on émet moins de gaz à effet de serre) et l'année, puisqu'on tient compte de l'électrification du parc automobile et du parc de camions.

Tous ces éléments ont permis de faire le bilan carbone des différents scénarios. Toujours sur le même principe, comme pour la socioéconomie, le scénario 1 étant le scénario de référence, son bilan carbone est considéré comme étant à zéro. Ensuite on voit le bilan carbone des différents scénarios. La phase de construction est cinq fois moins émettrice dans le scénario 3, logique car on construit 7 kilomètres au lieu de 35. Donc $7 \times 5 = 35$. Sur 50 ans, ce sont les effets de l'exploitation qui dépassent les effets de la construction. Il y a un léger surplus de trafic sur l'autoroute qui entraîne une hausse des émissions. On le constate particulièrement dans le scénario 3. En raison du péage, il y a certains usagers qui choisissent plutôt les routes départementales avec des vitesses et des distances plus faibles. Ils habitent généralement dans les bourgs, donc au lieu d'aller rejoindre l'autoroute et après de ressortir de l'autoroute, ils

restent sur la route départementale. Comme je le disais tout à l'heure, c'est aussi fonction de la vitesse, donc ça diminue les émissions de gaz à effet de serre. Ce sont les explications sur le bilan carbone, il y a deux fiches complètes bilan carbone et socio-économique qui sont sur le site si vous avez besoin de plus d'informations.

Échanges avec le public

Jean VEYRAT (animateur)

Merci pour votre patience. Le but c'était de faire une présentation assez complète, cela va aider ensuite pour vos questions. Maintenant nous allons passer à vos questions. On va tout de suite vous expliquer comment on prend la parole. C'est simple, que vous soyez dans la salle ou que vous soyez à distance, vous levez la main, nous viendrons vers vous. Je dis bien nous, parce que moi je vais m'occuper du côté droit de la salle. Ma collègue Audrey s'occupera du côté gauche de la salle. Quand vous levez la main, on vient vers vous. Essayez, si possible de faire assez court. Si vous avez besoin après de reprendre la parole, puisque vous avez plusieurs sujets à aborder, on reviendra vers vous bien sûr sans problème. Le but c'est de prendre le temps qu'il faut pour répondre à toutes vos questions.

Je veux préciser un dernier point : si certains d'entre vous ne se sentent pas trop à l'aise pour poser une question à l'oral, on a aussi quelques petits papiers qu'on peut vous distribuer. Donc vous me faites signe aussi quand je passe près de vous ou quand Audrey passe près de vous et on vous donnera ces papiers. Et puis on s'interrompra parfois s'il y a des questions qui sont posées via la plateforme Zoom pour les personnes qui nous suivent à distance. Tout ceci étant dit, on peut commencer à prendre des questions.

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

Merci beaucoup, merci Monsieur le Préfet. Je suis à ma troisième réunion de concertation, donc on commence à se connaître. Je voudrais quand même saluer Monsieur le Préfet et la DREAL et saluer leurs efforts de pédagogie dans ce dossier, ce qui n'est pas facile. Je ne vais pas porter le même discours que les deux premières fois. Je veux juste dire, pour le public, que moi je porte la parole de la collectivité de la COBAS, de nos quatre villes Arcachon, La Teste, Gujan et Le Teich. Notre position est très claire. Puisqu'on a trois projets qui nous sont proposés, sur le premier, où il s'agit de ne rien faire, on ne peut pas être d'accord avec ça, je l'ai déjà dit, mais il faut le rappeler. Sur le deuxième dossier, je vais y revenir. Le troisième je l'exclus aussi puisqu'il s'agit de faire plus de 50 millions d'euros pour gagner cinq-six minutes. Ce n'est pas raisonnable, ça n'a aucun sens. Donc, dans les trois solutions qui nous sont proposées, c'est la deuxième qui peut être présentée en discussion. C'est cette concession autoroutière sur l'A63, mais aussi sur l'A660.

Notre position à nous, à la COBAS et aux quatre villes, c'est de dire que nous n'avons rien à faire dans cette affaire. L'A660 n'a pas à être intégrée dans le périmètre de la concession. On

ne doit garder que l'A63. L'A63, c'est le projet, c'est le dossier, vous l'avez très bien rappelé d'ailleurs au début. C'est un problème de trafic de camions. Nous, on n'a rien du tout, on a 6% de trafic de camions, donc on n'a rien à faire là-dedans. En fait, si on nous met là-dedans, c'est parce que ça permet d'équilibrer financièrement la concession puisque ça donne aura plus de contributeurs sur le plan financier. Donc on est complètement contre ça. Nous réclamons farouchement la suppression de l'A660 de ce périmètre de la concession.

Je vais terminer mon intervention avec un petit sourire quand même en regardant Mesdames les garantes. Il n'y a pas beaucoup de monde ce soir par rapport au sujet. Il n'y a pas beaucoup de monde. Moi je pensais que ça aurait bougé beaucoup plus de monde. Il y a beaucoup d'élus, il n'y a pas beaucoup de monde. Là-dessus, moi je ne suis pas satisfaite de ce rendu de concertation. Et en réfléchissant bien, j'ai regardé ce document qu'il y a partout : il n'y a pas l'A660, il n'y a que l'A63. Le vrai projet, c'est l'A63. Si vous êtes venus de Bordeaux ou autre, il y a des affiches sur la concertation. De quoi parle-t-on sur ces affiches ? L'A63 ! Et on ne met pas l'A660. Donc s'il n'y a pas eu de mobilisation, ni ce soir, ni à Biganos, ni ailleurs d'ailleurs, je parle pour l'A660, ces territoires-là ne se sont pas mobilisés. Les élus, oui, se sont mobilisés. Mais les territoires, les habitants ne se sont pas mobilisés parce que quand ils passent, qu'ils voient cela "A63" ou qu'ils voient ces documents, ils considèrent que ce n'est pas eux. Que c'est l'A63, quand on va à Bayonne ou quand on fait Bayonne-Bordeaux, mais ce n'est pas l'A660. Donc pour moi, bien sûr le mot va vous paraître fort, mais je considère qu'il y a un vice de procédure sur la concertation. Pardonnez-moi, je parle par rapport à l'A660 uniquement.

Cette concertation n'est pas suffisante parce que vous n'avez pas mis suffisamment, alors quand je dis vous, ce n'est pas les deux garantes bien entendu, mais c'est-à-vous que je m'adresse parce que c'est vous qui devez porter après nos réclamations. Donc vraiment, j'insiste beaucoup là-dessus. C'est un point qui ne m'était pas apparu tout à fait au départ. Et finalement je me dis que, en fait, c'est parce que vous nous donnez raison, vous ne l'avez pas mis sur les documents, vous ne l'avez pas mis sur les panneaux parce que vous pensez qu'effectivement ce n'est pas de l'A660 qu'il s'agit, mais c'est de l'A63. Alors merci d'avance.

Intervention du public

Bonjour, j'espère ne choquer personne dans ma remarque, mais personnellement je suis toujours active, je travaille et je pense que s'il y a un certain nombre de personnes qui ne sont pas là, c'est que personnellement je suis arrivée en retard parce que je travaille à Bordeaux. Donc je souhaite une bonne retraite à tous les retraités qui sont dans cette salle et que je félicite d'être venus pour soutenir ceux qui font cette route tous les jours. Première chose, j'aimerais savoir, ce n'est pas indiqué, puisque je suis militaire, que je travaille cinq jours par semaine, que je pars en mission, combien me coûterait le péage si c'était 1,40€ l'aller et le retour pour aller comme à Salles, je vous le précise 1,40€ x 2 aller-retour x 5 jours x 43 semaines pendant lesquelles je travaille = 602€ par an.

À savoir que, au jour d'aujourd'hui, moi je la vis tous les jours cette route. Et je peux vous assurer que pour gagner dix minutes, je ne prends plus l'autoroute depuis bien longtemps. Je pars de Cazaux, ma petite commune, et je vais jusqu'à Mérignac. Je sors à Biganos pour profiter de cette route départementale qui malheureusement aujourd'hui bénéficie de bon nombre de chauffards qui nous doublent même en agglomération. Pour tous les gens comme moi, qui vivent tout au bout du bassin d'Arcachon, qui je le rappelle aussi est une route sans issue, nous n'avons pas énormément de solutions pour rentrer chez nous. Je ne vais pas passer par les Landes et encore moins par Salles. Donc en résumé, je trouve effectivement qu'il est absolument absurde de vouloir profiter d'un gain financier sur notre belle région du bassin d'Arcachon qui attire de plus en plus de monde et qui est une vraie manne financière, surtout en mettant en évidence qu'effectivement il y a un problème de danger.

Il est bien malheureux d'attendre qu'il y ait des morts sur nos routes. Quand on a une autoroute qui présente deux voies de chaque côté et qui en l'occurrence, depuis des années, on se dit "mais c'est magnifique, ils ont prévu de faire trois voies, il ne doit pas encore y avoir assez de morts". Donc non, je trouve ça phénoménal de dire aujourd'hui qu'il faut mettre un péage pour mettre les gens en sécurité. Mais quelle honte ! Mais quelle honte ! Non, ça ne marche pas comme ça. Et les gens aujourd'hui, payer, il n'y a pas de soucis, je paye avec grand plaisir mes impôts. Mais là, mettre des péages sur la route pour aller à Arcachon, alors que des gens font déjà 1h de route l'aller, 1h le retour pour aller travailler. Soyons honnêtes tout de même. Allons chercher l'argent où il est. L'argent, il est dans les gens qui effectivement ont cet argent pour payer, à savoir ceux qui utilisent pour leur métier au quotidien les poids lourds. Effectivement, eux, ils les empruntent.

Faire une troisième voie dédiée au covoiturage. Mais soyons sérieux. Je fais du covoiturage. Est-ce que vous allez mettre une caméra dans tous les véhicules pour voir si la troisième voie n'est empruntée que par des gens qui font du covoiturage ? Soyons honnêtes, les gens prendront cette voie s'il y a moins de personnes pour rouler plus vite. C'est absurde. Et je précise également que gagner dix minutes en roulant à 90 sur l'autoroute, puisque régulièrement elle est limitée à 90, je préfère rouler à 80 sur ma petite route tranquille et consommer moins. Merci.

Intervention du public

Bonsoir à tous, je m'appelle Bernard Collinet et j'habite à Gujan-Mestras. Je voulais intervenir sur ce dossier d'abord pour faire le constat qu'on a tous fait ensemble. Effectivement, cette congestion de l'autoroute est quelque chose d'insupportable aux alentours de Bordeaux, on est tous d'accord avec cette affaire-là. Moi, ce que je reproche dans ce sujet, c'est d'abord, comme le disait Marie-Hélène des Esgaulx, le problème de concertation. Parce que le manque de concertation, c'est certainement lié à l'A660, mais c'est aussi et surtout lié au sentiment qu'ont les gens que les jeux sont faits bien avant cette concertation. Je vous demande de regarder juste ce document et vous verrez les trois scénarios à l'intérieur. Le numéro deux est deux fois

plus grand que les autres scénarios. Moi j'aurais préféré qu'il y ait un scénario 1, un scénario 2, un 2bis que je vous donnerai tout à l'heure et un scénario 3.

Je suis quand même content d'avoir appris que je vais m'enrichir puisque c'est un bénéfice local qu'on va avoir, comme vous l'avez dit, Madame. D'ailleurs, on va doublement s'enrichir, messieurs-dames cette année, puisqu'en plus du péage de l'autoroute, je vous rappelle quand même que nous allons payer un impôt pour la LGV auquel personne ne nous a demandé de notre avis.

Donc très clairement ce sujet d'autoroute, je vais vous redonner le micro en disant juste que pour moi le scénario est simple c'est le scénario 2bis, c'est l'élargissement à trois voies, oui, mais sans concessions et aux frais de l'État. Voilà, merci.

Intervention du public

Bonsoir, quelques questions préliminaires. Vous avez parlé des 3M, de la partie modulable. Ça, c'est à terme, c'est pour l'avenir. Mais pour nous faire cette projection des deux solutions, parce que la première pour moi n'est pas une solution en soi, ce n'est pas un projet si on ne fait rien. Donc le projet pour moi, c'est le deux et le trois. Est-ce que vous avez fait une étude de dynamique des flux ? Si vous avez fait une étude dynamique des flux, est-ce que vous avez intégré dans cette dynamique des flux les flux de la rocade de Bordeaux ? Parce que, s'il n'y a pas l'intégration de ce flux, je ne vois pas comment vous pouvez en tirer des conclusions qui sont pour la solution 2 un gain au mieux, et vous me mettez cela au conditionnel, vous dites « pourrait atteindre » dix minutes dans un sens et de mémoire cinq minutes dans l'autre pour un projet à 290 millions d'euros. Si vous divisez par six, vous arrivez à 50 millions d'euros et vous avez un gain potentiel de dix minutes de Salles pour aller à Bordeaux. Dépenser 50 millions pour deux minutes, je suis complètement effaré. Je n'ai pas de solution à vous proposer parce que je n'ai pas fait partie de cette étude.

Remarque complémentaire, on évoque une concertation. J'aimerais avoir la différence entre une concertation et une étude d'impact. J'aurais préféré qu'on appelle ça une étude d'impact. C'est beaucoup plus précis, avec un projet très précis. Là on manque vraiment beaucoup d'informations, surtout sur les flux dynamiques. Voilà. Merci beaucoup.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci beaucoup. On va prendre quelques réponses. Il y a des avis qui ont été exprimés. Quand des avis sont exprimés, ça n'appelle pas forcément de réponses, mais ils sont consignés. Par contre, il y a eu quelques questions qui ont été posées. Madame parlait des questions du contrôle du covoiturage. Est-ce qu'on peut préciser comment ça fonctionne, le contrôle d'une voie de covoiturage ?

Michel DUZELIER (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Aujourd'hui, on est au tout début de ce type d'expérimentation. Vinci l'étudie sur l'autoroute A10 en arrivée au nord de Bordeaux, nous on l'étudie A62 avec les collègues de la DIRA. On étudie aussi les voies réservées aux transports en commun sur la rocade. Sur Lyon par exemple, il y a eu des voies qui sont dédiées au covoiturage et actuellement sont expérimentés des dispositifs pour contrôler via des caméras le nombre de passagers dans l'utilisation des voies de covoiturage pour vérifier qu'il y a au moins deux passagers dans la voiture. Donc c'est en train de se mettre en place et ce sont des choses qui, je pense, vont se développer et qui font leurs preuves petit à petit pour soulager la congestion. La voie de covoiturage, c'est la voie la plus à gauche. On a des systèmes de signalisation dynamiques, c'est-à-dire qu'elle se met en place uniquement aux heures de pointe. Pendant les heures creuses, les panneaux se retirent et on retrouve la situation d'avant. Ce sont des systèmes qui une fois encore, petit à petit, commencent à percoler sur les agglomérations, que ce soit sur Paris, Bordeaux, Lyon. Ce sont des choses qui commencent à s'étudier et qui vont, je pense, se mettre en place.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Deux questions sur les études. Est-ce qu'il y a eu une étude dynamique des flux ? Et est-ce que la rocade était incluse dans cette étude ? Et puis vous soulevez aussi la différence entre une concertation et une étude d'impact. Peut-être pour resituer aussi où en est le projet.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Tout d'abord, ce que je voulais expliquer, c'est que le gain de temps qui est donné dans le dossier, c'est le gain de temps moyen. Mais en fait, ce que les études de trafic ont montré, c'est que à la mise en service est même à l'horizon 2050, le scénario 2, donc de mise à 2x3 voies complètes, permet de revenir à la fluidité. Donc la fluidité, ça veut dire refaire Salles - la rocade en 20 minutes, enfin 21 minutes, comme la nuit. Alors effectivement, ça ne résout pas la situation de la rocade qui est déjà à 2x3 voies, enfin pas tout à fait, mais bientôt.

Et ensuite c'est un modèle statique, ce n'est pas un modèle dynamique. Les modèles dynamiques sont plutôt utilisés quand il s'agit par exemple de calculer des remontées de file, sur des ronds-points. Sur A10-rocade on a utilisé un modèle dynamique, notamment pour pouvoir calculer les remontées de file.

Ensuite, sur concertation ou étude d'impact, pour moi ce n'est pas la même chose. Une étude d'impact, c'est étudier les impacts du projet. La concertation, c'est le fait de venir présenter le projet et d'écouter et d'entendre les remarques du public sur les différents scénarios présentés à la concertation. Donc l'un c'est des études et l'autre c'est de venir présenter les études et d'écouter ce qui est dit sur les études. L'étude d'impact d'un projet, elle est présentée à la consultation du public dans le cadre de l'étude préalable à la déclaration d'utilité publique, l'enquête publique, qui est la phase suivante des études, puisque là on est en étude

d'opportunité. Ce qu'on vous a présenté, ce sont des études d'opportunité et des études de faisabilité d'une concession qu'on présente à la concertation. Ensuite, il y a le résultat de la concertation, le projet qui ressort "oui ou non" de la concertation. Et ensuite, quand un projet ressort de la concertation, on approfondit, on fait des études préalables à la déclaration d'utilité publique et on vient faire une enquête publique. C'est ce qui avait été le cas pour les giratoires de l'A660. Il y avait bien eu les deux étapes, ça devait être 2015 et la suivante 2016 ou 2017. Très rapide sur celle-là.

Ensuite, parce qu'on nous le dit souvent, je voulais quand même le dire, le fait que le scénario 2 occupe plus de place que les autres scénarios, c'est plus compliqué d'expliquer le scénario 2 où on fait quelque chose d'assez compliqué qui est le péage, que d'expliquer le scénario 1 où on ne fait rien. Et ensuite sur le scénario 3, on a pris le parti de le présenter par rapport au scénario 2 parce que c'était plus simple que de faire l'inverse. C'est vrai, ça prend plus de place. Pour expliquer quelque chose de plus compliqué, on prend plus de place. On aurait pu donner une place égale, mais mettre une page complète pour expliquer que c'est le fil de l'eau, ce n'était peut-être pas la meilleure occupation de l'espace.

Audrey DARMIAN (animatrice)

La question qui avait été posée était celle du prix du péage. Est-ce que la dame a bien calculé le prix du péage qu'elle paierait sur cinq jours ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Effectivement, quand on fait Salles-Bordeaux c'est 1,40€, ce qui fait 1,40€ x 2 x 5 x 4. Par contre, ce que Madame n'a pas intégré, mais parce qu'effectivement ce n'est pas indiqué de manière stricte dans le dossier de concertation, c'est sur la fiche, je voulais le préciser, c'est que, pour on va dire les usagers fréquents, les concessionnaires prévoient souvent des offres. C'est demandé maintenant dans tous les contrats de concession. À titre d'exemple, les offres fréquence d'Atlantes doivent être autour de 50%. ASF sur A62, c'est un trajet gratuit tous les cinq trajets si je ne m'abuse, c'est de mémoire. Mais en gros, sur les derniers contrats de concession passés, c'est moins 40% les abonnements. Donc oui, le prix brut c'est ça, mais pour les usagers fréquents, le système de péage free flow permet vraiment de savoir la fréquence d'usage et au bout d'un certain nombre, l'abonnement s'incrémente.

Intervention du public [en réponse à Béatrice PANCONI]

En fait je reprécisais le fait que moi je suis sur l'A660 et qu'en l'occurrence j'aurai à payer pour faire La Teste-Biganos. Le but n'était pas dans ma remarque de vouloir avoir le prix au centime près, soyez en assurée. Je n'ai pas prévu de le noter. Mais juste de mettre en évidence que sur des trajets, même hors travail, même le week-end, le trajet entre mon chez-moi à Cazaux et Biganos, c'est montre en main, porte à porte, 20 minutes. 20 minutes par l'autoroute, 22

minutes par la route intérieure. Pour rouler plus vite, consommer plus, il n'y a aucun intérêt. Donc c'est pour ça que je reviens sur les remarques qui ont été faites : l'A660, ça va être difficile quand même de le justifier je dis. Si je puis me permettre, là il va falloir ramer.

Vital BAUDE (conseiller régional de Nouvelle-Aquitaine, conseiller municipal d'Arcachon)

Vital Baude, conseiller régional, conseiller municipal d'Arcachon. J'aurais plusieurs remarques. La première, c'est vraiment une incompréhension totale que l'on puisse envisager de tels investissements qui vont augmenter les capacités routières, en l'occurrence de l'A63 qui aboutira de toute façon dans un entonnoir. Et je rejoins une des interrogations d'un monsieur qui s'exprimait derrière moi il y a quelques instants pour lui donner un certain nombre de renseignements. On a, et je crois que c'est dans les documents qui sont sur le site de la CNDP, le rapport A'Urba qui nous indique qu'à l'heure de pointe, la vitesse moyenne de la rocade, c'est 12 km/h. Donc en réalité, comment est-ce qu'on peut manquer à ce point de bon sens pour ne pas voir que de toute façon qu'on ait deux, trois, quatre, cinq, six voies sur l'A63, cet effet entonnoir interviendra fatalement sur le gros des trafics ? Le gros des trafics, c'est entre Salles et Bordeaux ou bien entre le Sud bassin et Bordeaux. Il y a peut-être quelques personnes qui vont sortir de façon intermédiaire aux différents échangeurs, mais c'est à la marge. Le gros du trafic qui génère les embouteillages va à Bordeaux et cet entonnoir-là restera quel que soit le nombre de voies, quelle que soit la nature des voies. C'est vrai pour la voie qui sera dédiée aux camions, c'est vrai pour la voie qui sera dédiée aux voitures, au covoiturage, peu importe. Les covoitureurs quand ils seront sur la voie de gauche, si tout est embouteillé devant eux, comment est-ce qu'ils vont faire pour se rabattre sur la voie intermédiaire et in fine rentrer sur la rocade ? Enfin, tout ça n'a pas de sens.

Et d'ailleurs je viens de relire parce que je me suis dit, mais je me suis trompé quand je vois un certain nombre de remarques. Quand on relit la plaquette que nous avait donné, et ça fait écho à votre propos, madame la présidente de la Cobas, le gain va être entre cinq et dix minutes sur le scénario deux. Ça veut dire qu'on envisage des investissements de 290 millions pour gagner entre cinq et dix minutes sur le scénario 2. Vous étiez contre un scénario, Madame la Présidente, à 55 millions pour gagner cinq ou six minutes, c'est ce que vous avez dit. Mais là, à 290 millions, on va gagner dix minutes au mieux. Et donc je rejoins la réflexion de la dame, c'est complètement incohérent. C'est la première remarque.

La deuxième remarque, ou plutôt un questionnement, je me demande pourquoi est-ce que l'État nous propose de tels projets, en particulier le 2 et pourquoi il le soutient ? Et je fais référence aux propos du Préfet qui, dans la presse quotidienne régionale, s'est prononcé clairement pour le scénario 2, les 35 kilomètres d'élargissement d'autoroute avec les péages alors même que les péages sont extrêmement impopulaires, alors même que tous les rapports montrent que ces concessions autoroutières sont vraiment des scandales financiers. On parle même de racket. On voit même que les contrats nous enferment, enferment l'État et qu'on ne sait pas comment s'en sortir. Et cette privatisation, en fait, c'est vraiment une arnaque, on le

voit bien. Il y a eu un récent rapport réalisé par je ne sais plus si c'est le Sénat, je crois que c'est le Sénat, et on voit bien que ça ne marche pas. Et la réponse qui m'a été donnée par un certain nombre de citoyens qui ont participé à ces ateliers, ce sont les rentrées fiscales, ce qui n'a jamais été évoqué et c'est d'ailleurs une des questions qui a été posée dans un des ateliers qui n'a pas trouvé de réponse. C'est qu'avec ces péages, l'État va rentrer de la fiscalité via la TVA, via les impôts que ces sociétés privées de concession autoroutières vont reverser à l'État. Les estimations qu'on a, mais ça reste à préciser parce que c'est une réponse qui n'a pas encore été donnée à travers cette concertation, c'est environ entre 30 et 35 millions d'euros par an qui va rentrer dans les caisses de l'État. Et ça, c'est sans compter l'entretien dont l'État va de va pouvoir s'affranchir. Là, je n'ai pas le chiffre non plus, mais j'imagine que ce sont des sommes relativement conséquentes. Donc vraiment, moi je trouve ça navrant.

J'aurais une petite parenthèse pour revenir là encore, madame la présidente de la Cobas, j'aurais une troisième remarque. J'attire l'attention sur mes collègues élus. Je sais quelle est votre position. Je l'ai entendue. J'ai vu que vous vous réjouissez qu'on se dirigeait, vous l'avez fait tout à l'heure, vers le fait que l'A660 ne soit pas dans le périmètre. Il n'empêche que dans tous les cas, si on cautionne les péages, même s'ils sont sur l'A63, nos concitoyens sur le sud bassin, sur Mios, sur Biganos, même s'il n'y a pas de péage au Teich, ils vont devoir payer et ce qui ne sera pas payé au Teich sera payé de toute façon sur les autres péages pour aller à Bordeaux. Et donc attention à ne pas regarder notre pré carré. J'en ai autant pour Monsieur le Maire de La Teste qui voulait qu'il y ait un péage à la sortie de Salles. Pareil, je pense qu'il faut regarder les choses globalement et ne pas dire c'est les Sallois qui vont payer pour aller à Bordeaux et nous on sera débarrassés du problème. Il y a là quelque chose qui me choque et je tenais à le dire.

La troisième remarque et c'est la dernière remarque, c'est comment peut-on prévoir des aménagements qui en réalité vont être réalisés à l'horizon 2035 alors que nous venons de vivre un été catastrophique lié au dérèglement climatique ? Sur le bassin d'Arcachon, nous sommes en première ligne. On a vu avec ces incendies, vous le savez très bien, Monsieur le Maire de La Teste. Nous le savons tous, ce n'est pas la seule problématique liée au dérèglement climatique qui nous frappe de plein fouet. Alors que les scientifiques du GIEC expliquent qu'il y a urgence à transformer nos modes de transport vers les transports collectifs, vers le développement du fret ferroviaire. Et ça fait écho à un rapport du Conseil d'orientation des infrastructures qui évoque cette problématique-là et la nécessité d'aller dans ces dans cette direction-là, alors même aussi que l'on vit, et on sait que ça ne va pas s'arrêter tout de suite, une crise grave sur les coûts de l'énergie, le pétrole va augmenter, l'électricité va augmenter et on sait très bien pour ces raisons-là, en particulier pour les plus modestes, que l'usage de la voiture individuelle ne sera pas la même demain parce qu'on n'aura plus les moyens. Et donc moi, je ne comprends pas comment, y compris en demandant que ça soit payé par l'État alors même que les caisses sont vides, je ne comprends pas qu'on puisse cautionner pour toutes ces raisons la mise en 2x3 voies de l'A63 pour gagner dix minutes pour payer, que ce soit sur nos impôts ou que ce soit avec des péages pour payer ces projets-là qui sont vraiment

anachroniques, en particulier au regard du dérèglement climatique et de la hausse du coût de l'énergie.

Et donc la conclusion, de mon point de vue, pour être certain de ne pas donner des alibis à l'État qui va dire "mais regardez, tout le monde veut la mise en 2x3 voies" pour être certain de ne pas avoir les péages, il aurait mieux valu que nous soyons toutes et tous pour le scénario 1 ou bien le scénario 1bis que j'ai découvert tout à l'heure. S'il y a des problèmes de sécurité, comme le disait la dame tout à l'heure, mettons en sécurité, faisons diminuer la vitesse. Ça fera en plus des gains en termes d'émissions de gaz à effet de serre, ça fera des gains sur l'accidentologie. Mettons les choses aux normes. Mais, s'il vous plaît, n'allons pas dans cette incohérence, dans ce projet anachronique qui consisterait à augmenter le toujours plus de bagnoles, toujours plus de camions, alors que tout nous pousse à faire l'inverse. Voilà.

Intervention du public

Vincent Landais, Arcachon. Tout d'abord, je tiens à vous remercier, Monsieur le Sous-Préfet, pour l'attention que vous nous donnez pour pouvoir participer à ce débat ainsi qu'à tous les services ici présents et à nos élus qui nous défendent avec chacun sa conviction. Je suis, comment dire, dans la population active comme le disait une gentille dame tout à l'heure, à juste titre. Voilà ce qui fait que ça m'amène à pouvoir faire des allers-retours à Bordeaux 2 à 3 fois par jour en fonction des jours. Arcachon-Bordeaux je précise ou Biganos-Bordeaux. Totalement concerné là-dessus.

Je voudrais commencer par une remarque préliminaire en essayant d'être bref. Sur le covoiturage, une voie de covoiturage qui représentera 10% à 15% du trafic et qui devrait occuper une voie qui représentera 50% ou 30% de la capacité d'accueil des véhicules ne me paraît pas une solution. Je me permettrais de vous dire aussi que le covoiturage sur le bassin d'Arcachon est en voie de développement. Les aires de covoiturage sont, quoi qu'on en dise, relativement récentes. Laissez-nous le temps de développer quand même sur le bassin d'Arcachon cette possibilité du covoiturage. N'oubliez pas aussi que nous avons des populations, excusez-moi mesdames et messieurs, mais peut-être un peu plus âgées qui sont, comment dire, moins concernées en termes de pourcentage par un covoiturage de mise en place quotidienne par rapport à d'autres populations d'autres villes quand on part en tous les cas du bassin d'Arcachon vers Bordeaux. C'est juste une remarque préliminaire.

Deuxième remarque préliminaire, je me permettrai de dire aussi que, quand on parle du prix du péage, moi je suis, comme vous le comprendrez totalement, contre toute notion de paiement entre Arcachon et Bordeaux. Ça a été une volonté politique de mon père qui a été premier adjoint sur une commune du bassin pendant 20 ans et élu pendant des années, on a toujours eu et prôné les acteurs du coin, un développement économique entre le bassin d'Arcachon et la Métropole bordelaise avec une directive qui est fait par une libre circulation entre ces deux agglomérations. C'est très important quand même de vous le souligner. Je me permettrai de vous dire que toutes vos données économiques sur les péages sont basées sur le prix ab initio.

Mais comme on le sait, comme on a pu le voir un peu plus bas que chez nous, vous avez fait des projections sur les bilans carbone à 50 ans, avez-vous des projections sur le coût économique pour le contribuable, je ne dirai pas à 50 ans parce qu'on ne sera peut-être plus tous là pour le constater, mais au moins dix ans ? Vous verrez qu'on va multiplier par trois ce qui pourrait être déjà indiqué aujourd'hui. Je suis désolé de vous dire Madame, mais vos 600€, ce sera 2 000€ par an. Voilà, sachez-le et ayez bien en tête quand même, qu'au moment où on parle du pouvoir d'achat, c'est quand même quelque chose à dix ans. Je parle pour vous et peut-être pour nos enfants demain.

Enfin, je vais vous parler d'une chose. Je vous le disais très rapidement, je prends la route entre Arcachon et Bordeaux deux ou trois fois, comme beaucoup d'autres qui travaillent en demeurant. Je ne suis pas une exception. Mesdames et Messieurs, si vous prenez la route entre Arcachon et Bordeaux fréquemment à différentes heures, ça m'arrive de la prendre à 5h du matin, ça m'arrive de la prendre à 7h du matin, ça m'arrive de la prendre à 11h à 15h, vous vous rendez compte qu'on a deux créneaux horaires de saturation. Avec un point de saturation qui est souvent quand vous faites Arcachon-Bordeaux dans ce sens-là, au niveau de l'arrêt de la station de Cestas qui est spéciale parce qu'on n'est pas encore arrivés à la Métropole, ça se refluidifie un peu derrière et ça se bloque à ce niveau-là. Mais quand vous le faites souvent, vous vous rendez compte que si on arrivait à supprimer cette voie de camions qui partent de l'Espagne pour aller au nord de l'Europe entre 7h et 9h le matin, et de la même chose entre 17h et 20h le soir, peut-être que si on avait une réflexion dans ces voies-là, peut-être qu'il faut faire des aménagements sur ce qui est existant. Mais vous vous rendrez compte que le reste du temps, on n'a pas de problème de circulation.

Alors, se battre pour deux objectifs. Le temps, alors qu'on pourrait l'encadrer sans faire de création de coûts supplémentaires, à mon avis sur ce sujet-là, il suffit d'avoir du bon sens et d'être un utilisateur de cette voie pour s'en rendre compte. Peut-être qu'on a des solutions beaucoup moins onéreuses et plus faciles à mettre en place, comme peut-être des voies d'arrêt pour les camions, pour qu'ils puissent stationner un peu plus souvent et qu'on ait quelque chose dans certains horaires bien mieux encadrés. Et après on a un deuxième problème, c'est la sécurité. Mais ce qui serait important dans vos statistiques, quand on en parle de huit fois plus d'accidents que toute autre voie, c'est de regarder les accidents mortels. Parce que là, je suis en train de vous parler de nos enfants. Moi j'ai trois enfants, un an, quatre ans et six ans. Je vis à Arcachon et demain ils vont être étudiants et vont vouloir venir voir leurs parents comme pour beaucoup d'autres comme vous l'avez vécu. Et bien ça sera peut-être un de mes enfants qui sera concerné par un accident, j'en conviens. Mais c'est peut-être qu'à un moment donné, quand on voit les accidents qui sont mortels par chez nous, malheureusement, peut-être pas à chaque fois, mais très souvent, on a l'implication d'un poids lourd. Alors ces réflexions autour du poids lourd, peut-être qu'on a des solutions alternatives.

Et n'oubliez pas une chose, c'est que si on veut sécuriser, dynamiser notre temps, ce n'est pas en monopolisant sur une voie, qui sera la départementale peut-être pour certains, n'oubliez pas qu'en plus au niveau de la sécurité, pour accéder à la départementale, à certains endroits, c'est très compliqué pour les pompiers et ambulances, c'est important de le signaler, n'oubliez pas

une chose, ça sera en multipliant les voies de circulation entre le bassin et la Métropole qu'on y arrivera. Et cette multiplication, elle doit être à titre gratuit pour que ceux qui souhaitent passer par la départementale passent par la départementale, ceux qui souhaitent passer par la voie rapide, l'autoroute, passent par l'autoroute, ceux qui peuvent prendre le train prennent le train, que le covoiturage soit fait. Et si vous limitez, vous sortez des options, vous aurez et j'en suis désolé, je vous le dis comme je le pense, l'État et les représentants de l'État, malheureusement, la responsabilité des conséquences qu'il pourrait y avoir sur ce qu'on appelle l'ancienne route où nous avons nos enfants et nos écoles, parce que tout le schéma urbain de développement est fait le long de cette route-là. Elle part d'Arcachon, elle va jusqu'à Bordeaux, mais vous l'avez exactement avec le nord bassin depuis Andernos jusqu'à Bordeaux. Et j'attire votre attention là-dessus. Parce que rentrer dans ce schéma-là, à mon avis, la sécurité, on n'a pas à payer pour, on paye déjà pour.

Intervention du public

Bonsoir tout le monde. Je voulais déjà vous remercier de faire des concertations parce que ce n'est pas toujours. C'est un début de démocratie, même si on a l'impression que cela ne servira pas à grand-chose, mais ce n'est pas grave. Effectivement, cette A63 est archi saturée par tout le monde. Même si on fait comme cela a été dénoncé ici, on va arriver dans un entonnoir. Donc une bonne solution, je ne sais pas. Après tout, ce qui dérange un petit peu cette salle, c'est le fait de payer sur l'A660 alors qu'on n'y est pour rien sur l'A63. Maintenant, pourquoi faire payer l'A660 et pas les gens de Salles, de Belin-Béliet et autres ? Je pense que la technologie permet très largement, puisqu'on est capable de savoir s'il y a du covoiturage ou pas, de savoir si un véhicule est immatriculé en 33, auquel cas il pourrait être à ce moment-là tout à fait hors de péage pour les 33. Merci.

Intervention du public

J'aurais une question à poser à Madame la Présidente de la COBAS, mais au préalable, je voudrais dire que je partage complètement les observations faites par Monsieur s'agissant de ce projet. Je voudrais retenir ce qui est indiqué sur la diapo, à savoir dans les expressions du public "contexte climatique, changer de modèle". Parce l'actualité nous montre que par référence à l'autoroute 69, effectivement entre le moment où un projet a été initié et le moment où il se réalise, il y a des choses qui se passent et que peut-être il faut savoir dire à un moment ça correspond plus à l'air du temps.

Ceci étant dit donc, je m'adresse à Madame la Présidente de la COBAS. Au regard de la motion soutenue par la plupart des collectivités, des municipalités du bassin et au regard également des problèmes de mobilités qui se posent sur le bassin, je veux savoir pourquoi la Cobas comme la Coban n'ont pas monté un contre-projet ? Parce que c'est vrai que l'A63 ne concerne pas l'A660, mais malgré tout, comme d'autres l'ont fait observer, quand on prend

l'A660 à un moment on arrive sur l'A63. Donc je veux dire que c'est aussi notre problème l'A63. Voilà, ce sera tout.

Intervention du public

J'habite en particulier à côté de la sortie Pessac-Bersol que je vois régulièrement arrêtée, la circulation est complètement arrêtée. En fait, le problème n'est pas forcément que de l'A63, mais c'est surtout le problème de la rocade. Même si vous faites un truc à péage, on va arriver sur la rocade et là le problème restera le même. Donc je pense que le mieux est de ne rien faire ou alors de faire quelque chose pour désengorger l'agglomération bordelaise et le tour de la rocade. Aller jusqu'à Cestas, je ne vois pas trop l'intérêt, sauf si les gens qui vont depuis Bordeaux vers Arcachon où là ça coince un petit peu au rétrécissement des trois voies qui sortent juste la rocade et qui ensuite vont vers Cestas. Mais autrement, la solution, à mon avis, ce n'est surtout pas de péage parce que, comme disaient tous ces messieurs, les augmentations et tout ce qui est sur les autoroutes à péage à l'heure actuelle, c'est quand même assez difficile à supporter. Voilà, c'est ma réflexion.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Beaucoup de propositions. Une intervention qui n'appelait pas forcément de réponses. Il y avait quand même la question de monsieur sur la possibilité, dans le cadre d'un péage, de cibler les usagers en fonction de leur point d'origine, en fonction de leur département. Est-ce que ce sont des choses qui sont possibles dans le cadre d'une concession, dans le cadre d'un péage ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors ce n'est pas possible dans le cadre d'un péage puisque le péage est une redevance pour service rendu et que, dans ce cas-là, le service rendu est le même que la personne soit de Gironde ou qu'elle soit d'ailleurs. En revanche, on retombe sur la question des abonnements. Les utilisateurs girondins utilisent plus souvent et donc, dans ce cas-là, on retombe sur la possibilité d'abonnement fréquence. Éventuellement, dans certains endroits, ces abonnements sont abondés par les collectivités territoriales qui souhaitent que leurs administrés aient un tarif encore plus favorable que ce qui est prévu dans l'abonnement.

Jean VEYRAT (animateur)

Pour rester sur la question des péages, il y avait de l'inquiétude de monsieur sur l'augmentation au fil de l'eau. Merci de nous avoir dit qu'au bout de 50 ans, ce serait peut-être compliqué à calculer, mais en dix ans, est-ce qu'on a une idée de l'augmentation que peut avoir un péage ?

Puisque là, il est annoncé à un certain prix du kilomètre, est-ce qu'on peut se projeter sur dix ans pour savoir comment ça va évoluer ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors je n'ai pas les éléments là, mais dans les contrats de concession, au moment où ils sont passés, les lois tarifaires fixent les évolutions de péages. Ce sont des lois tarifaires qui sont calculées en fonction d'un panel d'indices. Effectivement, l'euro n'est pas le même en 2000 qu'en 2010, qu'il est le même qu'en 2020 ou en 2030. Donc les prix augmentent et il y a des lois tarifaires qui prévoient cette augmentation qui est prévue dès la signature des contrats de concession.

Jean VEYRAT (animateur)

Il y avait une question pour madame la présidente de la Cobas : est-ce que les intercommunalités, COBAN-COBAS, ont un autre projet ?

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

Merci. D'abord, les collectivités ont voulu répondre à l'urgence où nous étions interrogés dans le cadre de cette concertation et il fallait répondre. Donc notre réponse est claire : ne pas intégrer l'A660 dans le périmètre de la concession. Ensuite, oui, on a des propositions, on en a eu, j'en ai, j'en ai fait à titre personnel, notamment à la réunion de Salles. J'ai vu que vous l'aviez reprise puisque j'ai proposé que les camions sortent sur le terre-plein central tous les 35 kilomètres et que ces camions puissent avoir un traitement particulier. S'il doit y avoir un péage, c'est eux qui payent parce que sur le terre-plein central, il y a tout à fait la place de le faire. Et on pourrait rester même avec deux voies. D'ailleurs, de cette façon, on n'aurait pas besoin d'agrandir, de mon point de vue, l'A63 et en plus ça permettrait de réguler au niveau de la Métropole les choses. Parce que le Président de la Métropole, lui, il veut qu'à certaines heures par exemple que les camions ne circulent pas. On pourrait les stocker sur cette voie, qui serait peut-être dans un sens ou dans les deux, parce que le sens important, c'est quand même Bayonne-Bordeaux. C'est beaucoup plus Bayonne-Bordeaux qui pose le problème que Bordeaux-Bayonne.

Mais là, très objectivement, pourquoi vous ne le voyez pas ? Parce que nous avons demandé qu'il y ait une étude qui soit faite par la DREAL. Nous n'avons pas les moyens, nous, collectivités, de mener les études. On peut avoir l'idée. Il y a le maire de Belin-Béliet qui a eu l'idée, lui, sur le terre-plein central, de faire du ferroutage. Pourquoi pas, mais on peut émettre des idées et on ne peut que demander à la DREAL de faire des études et à l'État de mener ces études. Nous n'avons pas la dimension technique pour pouvoir le faire. On est restés sur des motions dans l'urgence de la réponse qu'il fallait donner.

J'ajoute en plus que les quatre maires, nous voyons Monsieur le Préfet de région jeudi matin sur ce sujet qui est extrêmement important. Donc, vous voyez, on ne reste pas dans nos sabots, on essaie effectivement de peser de tout ce qui est possible pour aller dans le bon sens des habitants de la COBAS.

Audrey DARMIAN (animatrice)

Alors, c'est moi qui vais lire la question. En fait, il y a cinq points dont trois concernent le péage, un sur le modèle et les simulations de trafic et un dernier sur l'acceptabilité du projet. Premier point : pourquoi pas des portiques écotaxe pour les poids lourds qui mobilisent une voie et demie ? On a vu qu'ils représentent presque trois quarts du trafic, notamment les poids lourds en transit. Ces derniers ne paient rien. Deuxième point sur le péage toujours : pourquoi pas une exemption de péage pour les résidents du bassin d'Arcachon comme sur le pont de l'Île de Ré ? Troisième point, toujours sur le péage : quid du free flow péage pour les motos ? Alors j'imagine Monsieur, que cela signifie que les motos paieront le péage au même titre que les voitures ? On va peut-être s'arrêter-là, peut-être si vous voulez répondre sur cette question des péages.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Les motos ont des plaques donc elles paieront en free flow.

L'autre sujet sur le pont de l'Île de Ré, c'est un pont qui a été construit par la collectivité et c'est un péage de collectivité. Donc à mon avis, c'est ça qui fait la différence et le fait que la collectivité doit effectivement financer, puisque c'est elle qui porte le péage pour ses usagers. Mais je ne connais pas particulièrement le cas du pont de l'Île de Ré puisque moi je suis plus spécialisée dans les projets de l'État.

Et le troisième point sur l'écotaxe poids lourds. L'écotaxe poids lourds, effectivement, ça aurait pu être une solution, mais ça n'a pas été accepté politiquement. Il existe dans le cadre d'une loi récente, la loi 3DS, la possibilité d'avoir une écotaxe régionale. Mais c'est si les régions prennent la compétence sur le réseau, elles peuvent, elles, percevoir une écotaxe. Mais par contre, on ne peut effectivement pas faire payer les poids lourds au motif qu'ils sont poids lourds. Ce qu'on prévoit en revanche dans le cadre du scénario 2, c'est de faire un montant de péages pour les poids lourds qui est très largement supérieur à ce qui est habituellement pratiqué. C'est-à-dire que le ratio entre ce que paye un véhicule léger et ce que paye un poids lourd sur ce qui est proposé dans le projet est sans commune mesure avec ce qui est fait en France entière. Là où ailleurs en France le ratio est entre trois et quatre, là on propose un ratio de six.

Ensuite, j'ai également entendu sur les poids lourds. Les poids lourds en transit représentent 9100 poids lourds sur un trafic, notamment en approche de la rocade, qui est aux alentours de 90 000. C'est le premier point. Quand je dis en transit, c'est en transit par rapport à la rocade,

c'est-à-dire qu'il y a 18 000 poids lourds et il y a la moitié des poids lourds qui sont là pour desservir l'agglomération et donc nos besoins. C'est aussi un sujet. Il y a 9 000 poids lourds en transit et il y a 9 000 poids lourds qui desservent les besoins de l'agglomération. Bordeaux est une grosse agglomération.

Ensuite, sur la fiche péage on a mis des camemberts qui sont assez intéressants parce qu'on a eu beaucoup le sujet de "il faut faire payer les poids lourds et notamment les poids lourds étrangers". Quand on regarde ces camemberts, on voit ce que les véhicules légers locaux, véhicules légers en transit, poids lourds locaux et poids lourds en transit, représentent en termes de trafic. Et on peut comparer ça à ce qu'ils représenteraient dans le cadre du scénario 2 en termes de participation aux péages. Et on se rend compte que la « meilleure façon de faire payer les poids lourds », puisque juridiquement on ne peut pas faire payer que les poids lourds, c'est de mettre un péage beaucoup plus fort sur les poids lourds que sur les véhicules légers. Et c'est ce qu'on a essayé de proposer dans le cadre du scénario 2. C'est expliqué et les camemberts sont présentés dans la fiche.

Audrey DARMIAN (animatrice)

Il y avait encore deux petits points sur la fiche de Monsieur. Le premier, peut-être pour Monsieur Edmond, ne peut-on pas au XXI^e siècle réaliser une simulation de trafic sur l'A63 + la rocade de Bordeaux avec l'intelligence artificielle avec projection sur plusieurs décades de façon à calculer le temps de trafic sur les différents scénarios avec intégration de l'évolution prévisible, à savoir de plus en plus de trafic et de moins de plus en plus de congestion prévisible ?

Cyril EDMOND (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors je ne sais pas s'il est possible d'intégrer l'intelligence artificielle dans les modélisations. Peut-être qu'à l'avenir on le pourra. Par contre, on a pris en compte aujourd'hui la rocade dans les modélisations, même si ce sont des modélisations statiques. Le trafic sur la rocade est bien présent et les gains de temps qu'on annonce dans le dossier sont des gains de temps sur A63. On est conscients qu'on n'améliore pas avec le projet la rocade de Bordeaux. Mais les gains de temps annoncés, donc en moyenne 5 à 10 minutes, ça équivaut à la fluidité sur A63. Et ce ne sont des gains de temps que sur A63.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Et ce sont des gains de temps moyen. Et c'est ça qu'il est important de comprendre. C'est-à-dire qu'en fait, avec le scénario 2 et dans une moindre mesure avec le scénario 3, on revient à la fluidité en 2030 et en 2050. Ça veut dire qu'on est quasiment fluide, sauf événement exceptionnel évidemment. Quand il y a un accident qu'il y a eu comme tout à l'heure où tous les gens de l'autre sens regardent l'accident, il y aura toujours des comportements comme ça et on

n'aura pas la fluidité en événements exceptionnels. Mais les études de trafic telles qu'on les a faites montrent qu'on revient à la fluidité. Et dans le cas du scénario 3, on revient à la fluidité pas tout le temps, il y a des moments où on a ou on n'y arrive pas. Après, il y aura toujours les week-ends de grand départ. Mais ce n'est pas en situation qu'on va dire normale, en situation de domicile-travail. On revient à la fluidité sur le scénario deux. C'est pour cela que le 5 à 10 minutes, c'est en moyenne.

Audrey DARMIAN (animatrice)

Merci. Une toute dernière remarque qui n'appelle d'ailleurs pas forcément de réponse factuelle. Ne faut-il pas attendre une mobilisation d'opposants comme sur l'A69 actuellement ?

Intervention du public

Bonsoir, Delphine Chalard, je suis de La Teste. Je voulais faire une remarque. C'est que, quand je veux aller à Bordeaux si je veux prendre le train, la dernière fois que j'ai regardé le tarif, c'était plus de 11€ le trajet. Donc quand je fais La Teste-Bordeaux aller-retour, j'en ai pour 22€. Donc en fait je ne réfléchis pas beaucoup, je prends ma voiture et si jamais on est deux dans la voiture, c'est sûr que je vais prendre la voiture plutôt que le train. Donc pourquoi est-ce qu'on ne pourrait pas baisser le tarif du train ? Parce que comme ça, je pense qu'il y aurait plus de gens qui choisiraient le train plutôt que la route lorsqu'ils veulent aller à Bordeaux. Vous avez par ailleurs dit que c'était déjà une ligne à succès, qu'il y a beaucoup de gens qui l'empruntent. Est-ce qu'on ne peut pas non plus augmenter le nombre de trains justement ? Parce que, si jamais le tarif est moins cher et si jamais il y a plus de trains, encore une fois, on aura plus tendance à prendre le train que sa voiture. Parce que si jamais on est à Bordeaux, qu'on veut rentrer et qu'on a loupé un train, il faut attendre une heure pour avoir le train d'après. Donc s'il y a des lignes existantes, pourquoi ne pas les développer ? Et ce serait une alternative écologique beaucoup plus importante, beaucoup mieux que de choisir sa voiture.

Et par ailleurs, je trouve qu'on est en train de parler d'une route qui est l'A63 Bordeaux-Bayonne, c'est une route qui est parallèle à l'Atlantique et je ne comprends pas pourquoi on ne choisit pas de développer le transport maritime. Il y a un port à Bordeaux, il y a un port à Bayonne pour délester l'A63. On pourrait tout à fait développer le transport. Un bateau, ça contient je ne sais pas combien de camions. Enlever un certain nombre de camions sur la route A63, ce serait tout de même bénéfique. Donc développer le train, développer le transport maritime, c'est délester l'A63 et ce n'est pas mettre de l'argent encore en plus sur la route à une époque où c'est une aberration écologique. Merci.

Intervention du public

Je vais continuer dans le même sens que la dame. J'en reviens aux poids lourds parce que personnellement j'ai eu un très grave accident avec les poids lourds et donc j'y suis très

sensible. Vous avez écrit tout à l'heure "développer le trafic ferroviaire est limité et complexe". Donc moi je veux bien qu'on me l'affirme, mais j'aimerais bien qu'on m'explique pourquoi il est complexe et comparer peut-être le coût d'un projet. Qu'est-ce qu'il serait plus cher de développer le transport ferroviaire ou bien de faire ce projet de A63 ? Ça, c'est ma première question, mais j'aimerais quand même qu'on m'explique et qu'on me développe pourquoi le développement du trafic ferroviaire est cher et complexe.

Deuxièmement, des chapelets de camions, tous les camions qui arrivent du Maroc, de l'Espagne, la plupart passent par l'A63 pour aller vers Paris, vers l'Allemagne, etc. Mais bon sang, pourquoi sont-ils obligés de passer par Bordeaux ? Pourquoi ne pas soulager justement ce trafic ? Plutôt que d'élargir l'A63, faisons donc un itinéraire bis qui leur éviterait Bordeaux.

Enfin, je reviens au niveau de la sécurité. Faisons-les payer plus cher, OK, mais en les faisant payer plus cher. Est-ce qu'on ne va pas déporter le trafic de beaucoup de camions vers les départementales ? Problème de sécurité. C'est vrai que la plupart des accidents, de nombreux accidents, les plus graves sur l'A63 sont provoqués par des camions. Pourquoi ? Normalement, ils sont limités à 90. Ils sont interdits de doubler. Ils sont interdits de prendre la troisième voie sur la rocade. Pourtant c'est bien ce qu'ils font. Jamais, même quand vous avez un accident, la police va vous demander à combien vous rouliez, mais elle ne va pas demander à combien le camion roulait. Parce que, quand vous vous roulez à 90 avec un limiteur de vitesse et que le camion vous dépasse, mais qui est là pour contrôler ça ? En fait oui, il faut améliorer la sécurité. Mais commençons déjà par faire respecter le Code de la route et par prévoir une déviation du trafic, des camions, un autre pont à Bordeaux peut-être. On le voit sur la voie rapide, on a fait la 2x2 voies à partir du rond-point de la plaine des sports. Mais regardons tous les matins, tous les soirs, tous les midis, le bouchon juste avant au rond-point de Cazaux. Donc on va se retrouver sur un bouchon sur la rocade de Bordeaux, il va y avoir un effet d'entonnoir, on ne résout pas le problème.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. Il y a eu plusieurs questions sur les aspects ferroviaires. Pourquoi est-ce qu'on ne peut pas baisser les tarifs du train entre Arcachon et Bordeaux ? Est-ce qu'on peut augmenter le nombre de trains et peut-être avoir une idée des différences de coûts entre aménager le ferroviaire, aménager l'A63 ?

Michel DUZELIER (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Sur le ferroviaire, il y a un projet qui s'appelle le RER métropolitain sur l'agglomération bordelaise qui concerne notamment la ligne Libourne-Arcachon. Le RER, c'est trois lignes dont le point central est Bordeaux. En termes de coût, Madame, vous parliez d'investissement, on est sur 600 millions d'euros. De mémoire, pour la ligne Libourne-Arcachon, on doit être sur 125 millions d'euros. Donc, vous voyez que le ferroviaire, quand on régénère des voies, ça coûte aussi très cher.

Une autoroute, en général, on varie, selon si le relief est chahuté ou pas, entre 10 ou 13 millions d'euros le kilomètre. Le ferroviaire, c'est aussi très cher. Avec ce projet de RER métropolitain pour lequel il y a eu une concertation fin 2022, on va aussi augmenter la fréquence. On devrait passer à 21 000 voyageurs par jour, aujourd'hui on doit être aux alentours de 15 000, et on sera sur une fréquence de la demi-heure. Il y a aussi une approche pour passer au quart d'heure. Mais pour passer par exemple au quart d'heure, les travaux d'investissement sont de l'ordre de 280 millions. Donc les travaux d'infrastructure coûtent.

Le maritime, ça rejoint tous les aspects de politique multimodale. C'est-à-dire que, là aussi, c'est toute la stratégie des ports de Bordeaux ou de Bayonne. Tous les acteurs, toutes les parties prenantes travaillent aussi à ces interconnexions. On a eu l'an dernier une conférence sur la logistique qui a mis en relation tous ces acteurs qui ne se connaissaient pas. Parce que finalement, nous on le voit aussi, on a nos projets routiers, aujourd'hui on voit la route autrement que par une simple infrastructure. On est sur des projets d'aménagement, ça interroge aussi des projets de territoire, des collectivités. Mais il y a aussi des opérateurs, comme vous l'avez dit, fluviaux, maritimes, ferroviaires. Donc tout ce petit monde est en train de bouger actuellement. Et certes, il faut du temps, il y a une certaine inertie, donc il faut laisser un petit peu le temps d'agir, mais ça se met petit à petit en place.

Mais en tous les cas, pour le ferroviaire sur la ligne Bordeaux-Arcachon et avec ces travaux du RER métropolitain, on sera dans une diamétralisation, c'est-à-dire que les gens qui voudront aller de Libourne à Arcachon n'auront plus à s'arrêter en gare de Bordeaux. Il y aura des trains directs ou semi-directs et on aura des pas de temps à la demi-heure, en tous les cas dans un premier temps à l'horizon 2030.

Jean VEYRAT (animateur)

Il y avait deux questions aussi sur les itinéraires des poids lourds. Itinéraire à grande échelle : pourquoi est-ce que les camions passent sur le corridor atlantique sur l'A63 ? Et l'autre à une échelle plus restreinte : est-ce qu'il n'y a pas un risque si on met un péage élevé pour les poids lourds, de les retrouver sur les voiries départementales ?

Michel DUZELIER (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Je dirais que le corridor atlantique existe. Il y a une offre aujourd'hui qui est l'A63, la rocade et puis après l'autoroute A10 ou la nationale 10. Il y a un réseau qui existe en parallèle, il y a aussi l'A65. Donc, je dirais que les entreprises font leurs calculs d'itinéraire en fonction des marchandises, des clients. Donc là, c'est le monde socio-économique qui doit regarder cela. Après, on entend parler aussi d'un contournement, d'infrastructures nouvelles. Aujourd'hui, on le voit bien, ce sont des projets de plusieurs centaines de kilomètres, on est sur des projets de l'ordre d'un milliard, voire 2 milliards pour faire de grands contournements. Donc il y a des coûts d'investissement assez pharaoniques, et puis des impacts environnementaux pour lesquels aujourd'hui les populations sont sensibles. Et puis, une fois encore, la loi climat et résilience, la

stratégie nationale bas carbone, tout ça interroge ce type de projet qu'on ne peut pas faire aussi facilement qu'on pouvait peut-être le faire par le passé.

Intervention du public

Bonjour, Claude Mercier, j'habite à Arcachon. J'ai travaillé pendant douze ans à Bordeaux, à Mérignac, et il n'était pas toujours facile de faire du covoiturage même si on est arrivé comme on j'avais des horaires décalés et de nuit. Donc le covoiturage n'est pas toujours valable malgré la bonne volonté. Les représentants de commerce ne peuvent pas faire du covoiturage, etc. C'est un mot à la mode, mais on ne peut pas toujours faire du covoiturage.

Question technique, on a eu 35 kilomètres au nord de Bordeaux, c'est gratuit. Le sud ne va pas l'être. Il y a quand même deux poids, deux mesures. J'ai assisté à déjà deux réunions, ça fait plusieurs fois qu'on vous a parlé de l'île de Ré. Je m'étonne que vous n'ayez pas pu nous donner les réponses techniques financières pour quelle raison on ne peut pas faire pareil. Les gens qui habitent ici doivent avoir la gratuité pour prendre l'autoroute.

Maintenant, il y a aussi un danger c'est à Marcheprime. Quand on sort de l'autoroute, il n'y a pas de rond-point pour aborder les voies transversales. Et ça, c'est un carrefour très dangereux et il faut obligatoire d'aménager ces sorties d'autoroute pour qu'il y ait des ronds-points afin de ne pas avoir des lignes perpendiculaires qui sont très dangereuses avec des stops. Ça c'est impératif.

Maintenant, il faudra qu'on m'explique : si on met les camions au milieu dans ce qui est actuellement de l'herbe, ce qui était prévu à l'origine pour cet agrandissement, ça a été fait pour cela, ils avaient prévu la largeur pour tripler, on voit bien que c'est bloqué. Si un camion tombe en panne au milieu puisque certains veulent la ligne de camion au milieu, qu'est-ce qu'on fait avec les camions ? Il faudra bien qu'ils aillent à droite. Donc laissons les camions à droite et laissons les autres routes pour les voitures. Et comme a dit cette dame, il est anormal que les camions ne respectaient pas ni le 80 ni le 90 et roule l'un derrière l'autre et nous font des accidents. Alors, expliquez-nous comment vous voulez faire rouler les camions au milieu des deux voies, comment ils peuvent dégager et les camions qui sont des autres villes qui veulent emprunter l'autoroute, qu'est-ce qu'ils font ? Merci.

Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)

Juste pour rassurer, il me semble, moi, qu'on vous qu'on a répondu en partie sur l'île de Ré quand même. La nature de la collectivité et du porteur n'est pas la même que la situation dans laquelle nous sommes. Donc je ne suis pas tout à fait d'accord sur le fait qu'on ne vous aurez pas répondu sur l'île de Ré.

Sur la sécurité, madame, j'ai cru comprendre que vous estimez qu'il y avait des contrôles sur les voitures et pas sur les camions. Je peux vous affirmer que, si ce n'est le contraire, en tout cas, c'est équivalent dans la mobilisation des forces de sécurité. Un système qui est quand

même très précis sur les camions, c'est qu'ils ont des disques, notamment des chronotachygraphes qui en général sont infaillibles. Ensuite, que les camions respectent, comme les voitures, tout le temps, les limitations de vitesse, ça c'est un autre débat. Et c'est pour ça qu'il y a des contrôles et parfois des accidents comme. Si j'ai bien compris, Madame, vous en avez subi un. Voilà ce que je voulais apporter. On poursuit s'il y a encore d'autres questions, même si ça fait presque 2h.

Intervention du public

Bonsoir, Monsieur le Préfet, bonsoir Mesdames, Messieurs. La dame qui était militaire tout à l'heure avait remercié les retraités et je suis retraité, mais également je suis citoyen et de longue date je combats le système. Vous le savez, je l'ai expliqué à Salles assez récemment. Monsieur le Préfet, je voulais vous remercier officiellement et publiquement lorsque je suis intervenu longuement à Salle. Donc je ne vais pas recommencer mon intervention et je voulais dire que la 2x3 voies, je l'ai proposée en 2003 lors du contournement autoroutier de Bordeaux et également la rocade à 2x4 voies. Et je vais peut-être vous surprendre Mesdames, Messieurs, les camions ne sont pas la raison du problème. Donc sortir les PL de l'A63, moi je suis pour effectivement, et peut-être que ce soir je vais essayer de crever l'abcès parce que j'avais proposé de requalifier le besoin et revoir le plan de circulation de la région bordelaise. Et ça peut aider toutes les agglomérations bordelaises, strasbourgeoises, parisiennes, etc., de toute la France.

Principalement je suis pour les référendums. Donc je combats le manque de respect de la Constitution et je me suis posé la question de savoir, et je remercie le maire Patrick Davet de dire que les camions qui passent et qui nous viennent de l'étranger, le problème c'est l'Europe. Une Europe qu'on n'a pas voulue en 2005 et qui nous a été imposée par les parlementaires en 2008 et notamment par l'article 88-1 de la Constitution qui a été modifié. Alors, je vais vous le lire, cet article.

Si vous voulez que je m'arrête, je m'arrête, ce n'est pas un problème. Je travaille pour le peuple.

La République participe à l'Union européenne, constituée d'États qui ont librement choisi librement d'exercer en commun certaines de leurs compétences en vertu du Traité de l'Union européenne et du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, tel qu'il résulte du traité signé à Lisbonne le 13 décembre 2007. Alors on participe à l'Union européenne, on n'est pas dans l'Europe, je l'ai déjà dit. "D'exercer en commun certaines compétences". C'est très dangereux d'avoir voté ce texte par les députés et les sénateurs.

Nous sommes rattachés à l'Union européenne et cette modification est venue après le Traité de Lisbonne. Nous participons à l'Union européenne et cette participation nous est imposée par ceux-là mêmes qui se plaignent de ce mur de camion et qui s'opposent vaillamment à l'existence d'un péage. C'est un simulacre de démocratie qui est mis en œuvre par des individus sans aucune légitimité. Je me pose la question de savoir s'ils sont sincères ou font

tout simplement semblant pour assurer et rassurer leur électorat passé, présent et certainement futur. Et parmi eux, il y a Madame Marie-Hélène des Esgaulx justement qui est ici présente.

Cette modification de la Constitution a été faite de manière anticonstitutionnelle. Je comprends donc que je dérange. Je comprends que je suis mis sous pression aussi. Les trois minutes sont des minutes de courtoisie.

Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)

Si je suis obligé d'arbitrer, je vais devoir arbitrer alors qu'on est en concertation, Monsieur. Ce que je peux vous proposer, si vous le voulez bien, c'est peut-être d'arriver à la conclusion. Je pense qu'on a effectivement bien compris, je pense, les uns les autres, d'autant plus qu'on vous a entendu. C'est simplement pour qu'on puisse poursuivre après derrière et répondre à des questions. C'est ce que je vous suggère.

Intervention du public

Je vais demander à passer en dernier comme j'ai fait à Salles, donc derrière c'est vite fait, c'est moi qui clôturerai sauf s'il y a des retardataires.

Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)

Si vous le souhaitez, Monsieur. Mais à moins que vous ayez presque terminé, est-ce que vous êtes à la conclusion ? C'est juste pour que la majorité des personnes puisse vous entendre.

Intervention du public

Ce papier que je suis en train de lire, je vais vous le transmettre. Vous parlez, écoutez. Mais j'aimerais bien pouvoir le lire en réunion publique. Et si vous ne m'aviez pas interrompu, peut-être que j'aurais déjà fini.

Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)

Allez-y, mais je vais devoir à un moment donné peut-être vous interrompre sinon, puisque les règles du jeu étaient de respecter un certain temps pour que tout le monde puisse s'exprimer. Donc ça par contre, ce sont les règles du jeu.

Intervention du public

En conséquence, si on répond "non" aux camions, on remplira les conditions contenues dans le scénario numéro 1 qui ne prévoit aucun aménagement de l'A63, mais plutôt une attaque du

peuple si on regarde bien. Ainsi, l'hypothèse d'une diminution du trafic routier sera remplie par la suppression ou la diminution drastique des camions européens. En conclusion, je réitère mes précédents propos, à savoir qu'il faut à terme organiser un référendum citoyen puisque c'est bien le peuple qui est concerné par ce contexte et non laisser prendre la décision par le Ministère ou le Préfet. Ce référendum pour porter sur la possibilité de faire un plébiscite sur la fonction d'élu et je m'adresse à vous encore, Monsieur le Préfet, qui, je le rappelle, est gratuite. Je soulève ici encore l'interrogation de leurs indemnités. Pourquoi s'indemnisent-ils ? La réponse est cruciale et les préfetures devront mieux vérifier les délibérations concernées. Je suis un peu tremblant, mais ça m'énerve.

Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)

Merci Monsieur d'avoir eu un esprit de synthèse, que je salue en tout cas.

Intervention du public

Bonsoir. Écoutez, je trouve cette réunion très intéressante. Je suis arrivé un petit peu comme ça et j'ai appris beaucoup de choses. Il y a plusieurs autres solutions. C'est-à-dire que je vois que ce soir on avait une option 1, 2, 3. Mais je crois qu'on devrait repartir avec une option 4, 5, 6 parce que le travail, pour moi, il n'est pas fini. Il y a eu plein de réflexions qui ont été données ce soir, plein de pistes et je crois qu'il y a deux solutions. Soit l'État est déjà arrivé en concertation avec une idée prédéfinie et une volonté de la faire passer. Soit c'est une véritable concertation et nous repartirons ce soir sur peut-être une amélioration de tous ces projets.

Parce qu'effectivement l'A660 doit-elle être dans le projet ? Éventuellement non. Est-ce qu'on ne doit pas améliorer le train ? Oui, parce que 22€ aller-retour, bon. Doit-on augmenter les fréquences ? Ce sont des pistes. Les horaires pour les camions, j'ai trouvé ça intéressant. Pourquoi pas quand il y a des engorgements ou autour des cités, modifier les horaires des poids lourds ? Et puis, je venais pour la gratuité de l'autoroute. La gratuité de l'autoroute, j'ai envie de dire, elle nous est due parce que sur ces 2x3 voies, il y en a deux que nous avons déjà payées. Les 2x2, elles nous appartiennent, comme le disait Monsieur Davet au tout début. Effectivement ces 2x2 voies, c'est de l'actif, ça fait partie de notre patrimoine. Donc demain, si on nous fait une gratuité sur ces allers-retours, ça nous sera un simple dû parce que nous avons déjà payé nous 2x2 voies. Et la troisième voie, faites-la payante si vous voulez, mais pas pour les locaux. Je vous remercie.

Intervention du public

J'avais une question, notamment sur la pollution sonore. Ça concerne surtout le projet sur l'A660, que le projet se fasse ou ne se fasse pas. Je voulais savoir s'il était prévu d'avoir des murs antibruit pour les maisons qui sont le long de l'A660 et notamment sur la commune de La Teste.

Intervention du public

Bonsoir, Dominique Jeanjot. Je voulais avoir une précision. Tout à l'heure, à l'assemblée vous avez indiqué que sur les camions qui arrivaient sur Bordeaux, 50% étaient en transit local. Sur la plaquette qui a été distribuée à l'entrée de la salle, quand je vois "qui roule sur l'A63", il est précisé "parmi ces camions, près de 80% sont en transit, c'est-à-dire qu'ils effectuent des trajets en longues distances". Donc je ne comprends pas par rapport à ça.

Ensuite, au niveau de mes questions, je voulais savoir pourquoi dans tous les scénarios le chiffrage du ferroutage, Bayonne-Bordeaux ou Bordeaux Nord même, n'a pas été chiffré ou étudié ?

La deuxième question est que le péage à Salles existe. Vous voulez créer éventuellement plusieurs autres péages. Pourquoi ne pas simplement augmenter le prix du péage qui est au sud de Salles ?

Et après, deux remarques pour finir sur la présentation des diapositives sur le scénario 2 et 3. Sur le scénario 2, tout ce qui est financement a été très détaillé. Sur le scénario 3, c'est assez flou.

Et enfin, pour finir sur le bilan carbone, vous vous projetez à 50 ans ce qui est bien. Il m'avait semblé entendre que tous les moteurs thermiques s'arrêtent en 2030. Donc, est-ce que vous l'avez intégré dans votre étude ?

Jean VEYRAT (animateur)

On peut répondre déjà sur les questions de financement. Pourquoi pas un péage à Salles un peu plus élevé ? Alors en fait, il n'est pas à Salles, il est à Saugnac-et-Muret, mais c'est assez proche. Et puis la question peut-être du financement du scénario 3 qui est moins précis.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Alors je vais répondre au monsieur derrière d'abord. En fait, je ne peux pas répondre à votre question sur les impacts d'une solution avec les camions dans le terre-plein central, parce que c'est quelque chose qui est une proposition qui est venue du public qui, du coup, n'a pas été étudiée à ce stade par l'État et qu'on va pouvoir faire regarder par la suite. Et on pourra avoir certains éléments de réponse grossiers de faisabilité peut-être au moment de la remise des enseignements de la concertation. Parce que c'est quand même quelque chose qui doit être étudié, qui mérite d'être étudié et qui ne s'étudie pas comme ça. Et notamment ce que vous disiez sur s'il y a un accident, ça veut probablement dire qu'il faut mettre une bande d'arrêt d'urgence pour une bidirectionnelle. Une bidirectionnelle avec une bande d'arrêt d'urgence, est-ce que techniquement c'est quelque chose qui est dans la norme, qui n'est pas dans la norme,

etc. ? Donc il y a des choses à regarder. Je vous réponds comme ça, en tant que routière qui entend le truc. Comment on fait des échangeurs ? Comment on fait sortir les gens éventuellement à Cestas ? Parce qu'à Cestas il y a quand même un gros pôle routier. Donc il y a de vraies questions et ce n'est pas des questions auxquelles on peut répondre en 30 secondes.

Ensuite, Monsieur, sur toutes les questions de péage, faire un surpéage à la barrière de Saugnac-et-Muret, ça serait revenir à ce qu'on a appelé l'adossement, à ce qui a été fait au péage de Virsac il y a 20 ans. C'est-à-dire effectivement qu'on met un surpéage et qu'on adosse, donc qu'on intègre dans la concession préexistante le bout en plus. Ce n'est plus possible juridiquement. C'est ce qu'on a expliqué dans la fiche péage. Parce que c'est le droit de la concurrence. À partir du moment où on a la preuve qu'on peut faire une concession autonome, là les 35 kilomètres peuvent faire l'objet d'une concession autonome puisque ça a été vérifié en plus avec des péages par rapport au reste du réseau autoroutier national plutôt relativement modeste, c'est rentable. Donc ça veut dire qu'il y a une concurrence qui est possible et, dans ce cas-là, l'adossement n'est plus possible. Donc ça, c'est le premier point, ça a à être expliqué dans la fiche.

Ensuite, pour en revenir au système de péage, les portiques tels qu'ils vous ont été présentés par Cyril tout à l'heure, il y aura un portique entre chaque échangeur. C'est aussi expliqué dans la fiche « péage », si on fait les kilomètres qu'il y a entre l'échangeur 22 et l'échangeur 21, on ne paiera que le nombre de kilomètres x les 0,04€ de péage. Ce n'est pas comme sur A63 Atlandes où on paye quand on passe la barrière de péage en pleine voie. Ce n'est pas un système comme ça. C'est vraiment un système plus juste, puisque chacun paye ce qu'il a réellement parcouru.

Jean VEYRAT (animateur)

Il y avait les deux camemberts qui étaient présentés et, dans le cas du scénario 3, une personne faisait remarquer que la répartition n'est pas très précise. Pourquoi ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Les modalités de financement des projets routiers sont : inscription au CPER, Contrat de plan Etat-Région, c'est une première étape qu'un projet routier doit franchir, et ensuite convention de cofinancement pour trouver des cofinanceurs, une participation de l'État et une participation des collectivités au sens large. Donc c'est pour ça que, à ce stade, on ne peut pas préjuger de quelle pourrait être la répartition financière sur un tel projet.

Jean VEYRAT (animateur)

Il y avait une question sur les murs antibruit, donc la pollution sonore. Est-ce qu'il y a des murs antibruit prévus dans les différents projets et où ?

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

Sur A660, il n'y a pas de protection acoustique qui sont dues dans le cadre du projet. Après il y a un projet à part de protection acoustique au droit de Khélus qu'on a déjà eu l'occasion de venir présenter il y a quelque temps. Mais les protections acoustiques qui sont dues au titre du projet, ce sont des protections acoustiques qui sont dans les premiers kilomètres et qui, du coup, ne sont que dans les deux aménagements, scénario 2 ou scénario 3 puisqu'il y a cinq kilomètres de murs antibruit et trois kilomètres de merlons. Les merlons sont des buttes de terre qu'on fait quand on a plus de place que pour faire des murs antibruit. Les protections sont en approche de l'agglomération puisque c'est là qu'il y a des principalement des maisons à protéger au regard des normes.

Intervention du public

Je vais être bref parce que je reprends la parole. Je voulais juste vous dire une chose, c'est que c'est la troisième réunion que j'entends. J'entends beaucoup d'idées et énormément d'idées de tous bords. Je suis d'accord ou pas d'accord avec ces idées. Et ça veut dire que nous sommes sur un territoire d'innovation. Je vais vous choquer peut-être, je suis très respectueux du travail qui est réalisé et très conscient de cela, mais j'ai l'impression que ce débat il est un peu hasbeen. C'est 1970 qui comeback. Excusez-moi de vous dire ça très franchement. Nous avons aujourd'hui des solutions pour proposer des alternatives variées et diverses pour être sur du multimodal. Mettre de la sécurité, c'est une évidence d'hier, d'aujourd'hui et de demain, c'est évident. Mais par contre, nous avons beaucoup aussi d'autres idées complémentaires qui peuvent être très belles. Je me permettrai de vous rappeler que nous sommes une région qui se veut territoire d'innovation je crois. C'est un slogan qui a été rabattu. Donc, à mon avis, sur les solutions je voudrais remercier Monsieur tout à l'heure quand il a dit qu'il faudra peut-être une solution 4, 5 ou 6 sur un. Sur un territoire d'innovation, nous devons tous, à notre degré et notre niveau, je pense, proposer des solutions d'innovation. C'était juste une réflexion dont je voulais vous faire part. Merci.

Intervention du public

Je vais essayer d'être concis. Je rejoins les propos de Monsieur du Conseil municipal d'Arcachon qui disait tout à l'heure dans ses propos que nous allons déplacer, il l'a dit en d'autres termes, un stock de véhicules non pas statique, mais quasiment statique vers l'entrée de Bordeaux. Ça, il l'a bien explicité. Et moi, je vous l'ai dit tout à l'heure également, quand je vous ai dit que vous n'avez pas fait d'études de flux dynamiques intégrant la problématique de la rocade de Bordeaux.

Nous parlons dans ce projet de 2x3 voies. Je ne vois aucune hypothèse de 1x2 voies, 1x3 voies. Dans l'hypothèse, plus qu'avérée, où nous déplaçons un stock de voitures vers l'entrée de la rocade, il n'en est pas de même dans le sens nord-sud. Non, ne hochez pas la tête Madame. Si vous aviez, contrairement à ce que vous me dites, utilisé des flux dynamiques, il n'y a pas besoin d'intelligence artificielle. Vous utilisez un logiciel, il y en a bien d'autres, qui s'appelle Arena, dont les fondateurs sont à Tassin-la-Demi-Lune, près de Lyon. Si vous aviez utilisé les flux dynamiques, vous vous apercevriez qu'effectivement votre projet de 1x3 voies dans le sens nord-sud peut-être viable, mais il n'est sûrement pas viable dans le sens sud-nord. Et quand vous me répondez ce que vous avez dit tout à l'heure, que la dynamique des flux n'est pas nécessaire, elle n'est utilisée que dans les ronds-points, vous faites preuve d'une incompétence en la matière, Madame, c'était mon métier.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci Monsieur. Quelle est votre proposition pour qu'on puisse répondre ?

Intervention du public

Je n'ai pas de proposition. Comme je l'ai dit dans ma première intervention, je n'ai pas fait partie de l'étude du projet, donc je n'ai pas toutes les hypothèses. Je dis que, ce qui mériterait d'être dit, c'est ce qui a été dit tout à l'heure et conforté par Monsieur il y a quelques instants, c'est additionner et faire des études d'autres projets. Ne parlez pas des 2x3 voies dont une est une aberration. Je divise par deux 290 millions, 145 millions dans un sens sud-nord pour déplacer un bouchon de quatre kilomètres, c'est jeter l'argent par les fenêtres. Si vous voulez dépenser 145 millions, faites-le dans le sens nord-sud.

Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)

Très bien Monsieur. Juste un petit rappel. Jusque-là, je trouvais ça correct. Ce qui est très important quand on débat, quand on échange, quand on n'est pas d'accord, c'est le respect Monsieur, la diversité des échanges et du point de vue. Monsieur, je vous ai laissé parler, maintenant vous allez me laisser parler, s'il vous plaît. Quand on parle d'incompétence, on touche aux personnes. Et non, Monsieur, je vous dis que ce n'est pas la nature du débat. C'est juste pour rappeler le cadre dans lequel nous nous trouvons et c'est tout.

Jean VEYRAT (animateur)

Merci. On a légèrement passé les 20h30. Est-ce qu'il y a de dernières prises de parole avant de passer aux conclusions ? Interdiction des voitures électriques en 2035 je crois dans les textes de loi récents, c'est ce que vous faisait remarquer Monsieur.

Béatrice PANCONI (DREAL Nouvelle-Aquitaine)

C'est interdiction de la vente effectivement. Dans le bilan carbone complet, il y a bien toutes les années et on voit d'année en année que les émissions en grammes de CO2 par véhicule diminuent parce que ça prend en compte justement le fait qu'il y a de plus en plus de véhicules électriques et du coup qu'en moyenne un véhicule type qui est la composition des différents véhicules qui circulent dépensera moins. C'est expliqué dans le bilan carbone, je n'ai plus la page en tête, mais dans ce cas-là, ce n'est pas la fiche synthétique qu'il faut regarder, c'est vraiment le bilan carbone qui explique très bien que l'évolution du parc est prise en compte tant pour les véhicules légers que pour les poids lourds également.

Audrey DARMIAN (animatrice)

Simplement pour préciser qu'on a reçu une question complémentaire sur ce point-là, mais la personne ne souhaitait pas qu'elle soit posée à l'oral, donc je vous la remettrai.

Jean VEYRAT (animateur)

On la mettra dans le compte-rendu de la réunion avec la réponse.

Question posée à l'écrit

Pourquoi le bilan carbone est-il sur 50 ans et non sur 40 comme le calcul de la VAN ? En effet, l'impact de l'électrification des véhicules est plus important (diminution des émissions de gaz à effet de serre) sur 50 ans que sur 40 ans. Pour ne pas biaiser cette présentation, il serait intéressant d'avoir ce bilan sur 30 et 40 ans.

Réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

Conclusion

Jean VEYRAT (animateur)

Mesdames les garantes, je vous propose de prendre la parole avant que Monsieur le Sous-Préfet conclue la réunion.

Marion THENET (garante de la CNDP)

Déjà on voulait vous remercier pour votre participation. Cela a été souligné et c'est vrai que ces réunions sont très riches, celle-ci comme toutes les autres, avec beaucoup d'idées. Je ne sais pas si on a un territoire plus innovant que les autres, mais en tout cas il y a beaucoup d'idées qui sont ressorties. Il y a eu énormément de contributions, une concertation à plus de 3 500

contributions sur une plateforme, ce n'est pas tous les jours, donc c'est aussi intéressant. On a le détail, mais je ne suis pas sûr que toutes les personnes qui sont sur l'A660 n'aient pas moins contribué que les autres. Honnêtement, il faudrait qu'on regarde, mais je n'en suis pas sûr, loin de là.

Notre rôle va être de restituer toutes ces idées dans un bilan. La maîtrise d'ouvrage aura deux mois pour y répondre. Donc ça va nous amener, nous en fin-mai, puis à deux mois, donc on va arriver à fin juillet, que vous le sachiez aussi. Dans notre bilan, on va demander aussi une réunion de restitution. Ça ne veut pas dire qu'elle sera réalisée. En tout cas, nous, on va la demander pour qu'on puisse avoir encore un moment d'échange pour la restitution de la réponse. Ça nous paraît important. Nous, on va poser des questions et la maîtrise d'ouvrage va y répondre. Encore une fois, ça ne veut pas dire forcément qu'elle se fera. Et si elle se fait, bien entendu, on ne va pas le faire en plein mois d'août. On est bien d'accord que vous allez peut-être partir en vacances et ne pas rester ici. Donc on le fera plutôt en septembre.

La concertation n'est pas encore finie, elle se finit le 30 avril, donc vous avez encore cinq jours, alors si ce soir vous êtes encore motivés pour le faire. Mais en tout cas c'est jusqu'au 30 avril, donc la plateforme sera active. Bien entendu, nous sommes conscients du délai, c'est un peu la rançon du succès, c'est-à-dire que c'est assez long à répondre dans la mesure où nous on contrôle les réponses. La direction de la DREAL contrôle aussi avant toute publication. Donc on ne va pas s'engager ce soir à ce que vous ayez toutes les réponses de toutes les contributions au 30 avril. Honnêtement, ça serait un peu ambitieux. En tout cas, la plateforme sera toujours ouverte et même si la concertation est officiellement finie, c'est-à-dire que vous ne pourrez plus contribuer, vous pourrez de toute façon continuer à voir tout ce qu'il y a sur la plateforme.

Après il y a plusieurs options. Soit le projet ne se fera pas, donc auquel cas il n'y aura pas forcément de moment d'échange derrière. En supposant, je dis bien en supposant puisque bien entendu on ne le sait pas encore, qu'un aménagement se fera, je ne sais pas de quelle sorte non plus, parce qu'on a vu qu'il y a plein d'autres choses qui ont émané de cette concertation, il y a une concertation continue qui se fera jusqu'à l'enquête publique. Pendant cette concertation, cette concertation continue, il y aura aussi, avec des modalités à définir avec la maîtrise d'ouvrage, des moments d'échange. Donc l'idée, c'est d'être dans le dialogue, dans le débat, dans la concertation jusqu'à l'enquête publique, encore une fois sous réserve qu'il y ait un aménagement, quel qu'il soit.

En tout cas, vous avez encore jusqu'au 30 avril, n'hésitez pas. Et puis on vous remercie une fois de plus pour votre participation toujours très instructive. Nous ferons de notre mieux pour avoir un bilan le plus exhaustif possible et que derrière on puisse en tirer vraiment des enseignements intéressants. Merci.

Ronan LEAUSTIC (sous-préfet d'Arcachon)

Mesdames les garantes. Merci aux collègues de la DREAL qui nous ont présenté depuis cinq concertations publiques. C'est la dernière, en tout cas, pour cette phase-là, comme vous l'avez

rappelé. C'est un moment particulier, mais vous pouvez effectivement continuer. C'est extrêmement important de vous remercier, Monsieur le Maire, pour votre accueil chaleureux ici à La Teste-de-Buch, vous remercier, Madame la Présidente, Monsieur le conseiller régional, l'ensemble des élus, et vous tous ici réunis, car je m'y attendais et j'ai été exaucé. Les propos ont été nombreux, ont été vifs, clairs également, et tant mieux, d'abord parce que c'est l'ADN de ce magnifique territoire, et puis aussi parce qu'indépendamment du territoire, c'est important d'enrichir le débat pour évidemment éclairer la décision. Et c'est extrêmement important.

Comme certains l'ont rappelé dans cette salle et que j'ai dit en introduction, il y a certes trois scénarios qui vous ont été proposés, mais il y en a d'autres qui ont pu émerger ou des propositions, etc. Elles font partie de la concertation et comme a pu le rappeler le Préfet, tout est sur la table et rien n'est figé. Ce sont les propos qu'il a tenus, qu'il maintient, que ce soit sur la gratuité, sur la 660 ou d'autres scénarios, l'ensemble des de la concertation, c'est que rien n'est figé. Si l'on ne veut pas de la concertation, on en a tout à fait le droit. C'est plus court, c'est une méthode. Ce n'est pas celle qu'a choisie le Préfet dans ce projet qui est un projet important pour le territoire, où les enjeux de sécurité, les sujets environnementaux, les sujets en termes de développement économique et du lien domicile-travail sont des enjeux forts.

Sur chacune de ces réunions de concertation publique, que ce soit les trois à Biganos, Salles et La Teste que j'ai eu le plaisir de faire, mais également ma collègue sur les deux autres dans son arrondissement de Bordeaux, lorsqu'on a pu échanger, sont de nature à enrichir le débat et aider à la décision. Je tenais à vous le dire.

Donc je vous remercie, Monsieur le Maire, à nouveau pour votre accueil et je vous remercie vraiment tous parce que cette réunion s'est passée dans d'excellentes conditions et c'est avant tout ce qu'il faut toujours se souhaiter. Parce que, quand elle se passe bien, au moins les idées, quelles qu'elles soient, peuvent s'exprimer et forcément elles enrichissent. Aujourd'hui, on en est à 3 500 contributions et ce n'est probablement pas terminé. Et c'est tant mieux pour tout le monde. Pour vous bien sûr, pour le territoire, pour les élus, pour les citoyens, mais aussi pour les services de l'État et aussi pour le Préfet et le ministère qui auront à un moment donné à prendre une décision. Merci à vous tous. Très belle soirée et à très bientôt. Vous connaissez mon affection pour cet endroit à La Teste-de-Buch. Elle nous rappelle d'autres souvenirs. On est mieux ici que cet été. Merci à vous.