

## **Projet de déplacements durables du Nord Bassin**

Compte-rendu de la réunion de présentation de la démarche – acteurs publics

---

La présentation s'est déroulée comme suit :

- Présentation du projet de déplacements durables du Nord Bassin (Alain LEDUC, Chef du projet de déplacements durables du Nord Bassin, Département de la Gironde)
- Présentation du dispositif de concertation (Renaud DUPUY, Directeur de Neorama)

*(Voir le support de présentation transmis en annexe)*

### **Échanges avec les participants**

**Laurent TRIJOLET, Directeur Général des Services de la COBAN Atlantique** – Quelle est l'enveloppe prévisionnelle pour le projet et la longueur du linéaire projeté ?

**Alain LEDUC, Département de la Gironde** – Aujourd'hui nous n'en sommes pas au stade de faire des estimations sur le coût d'une infrastructure, mais bien à établir ensemble un cahier des charges des mobilités.

**Laurent TRIJOLET, Directeur Général des Services de la COBAN Atlantique** – Dans quel cadre se fait la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) ? S'agit-il d'une saisine volontaire ou d'une saisine obligatoire ?

**Renaud DUPUY, Directeur de Neorama** – Il s'agit d'une saisine volontaire de la CNDP, pour répondre à une problématique globale ayant trait à l'ensemble des objectifs évoqués par Monsieur Leduc. Le projet peut comporter des aménagements routiers, mais on ne s'inscrit pas dans un montant de travaux comme cela peut être le cas pour une création d'infrastructure.

**Pierre MORIN, Direction départementale des Territoires et de la Mer de Gironde** – Est-on sûr de ne pas être dans un schéma de saisine obligatoire, en fonction de la nature du projet qui serait pensé et choisi ?

**Renaud DUPUY, Directeur de Neorama** – Si jamais le seuil de 300 millions d'euros est dépassé, il faudra à nouveau saisir la CNDP sur la base du bilan de la concertation préalable.

**Pierre MORIN, Direction départementale des Territoires et de la Mer** – Sur un autre volet qui a trait à la gouvernance du projet : on peut penser qu'au regard de l'ensemble des actions potentiellement visées par le projet de déplacements durables du Nord Bassin,

certaines compétences de mobilité échappent au Département. Certaines sont à la Région, d'autres à l'intercommunalité ainsi qu'à d'autres collectivités. Est-ce un motif ou un risque de devoir entamer une autre concertation si jamais les autres parties ne s'engagent pas à mettre en œuvre les solutions envisagées dans le cadre de la concertation menée par le Département ?

**Alain LEDUC, Département de la Gironde** – Le Département s'engage comme maître d'ouvrage de cette opération. Lors du dernier Comité de pilotage avec les élus du territoire, il a été clairement expliqué que la suite du dossier serait portée par l'ensemble des collectivités compétentes. Dans le cahier des charges que l'on élaborera ensemble, on inscrira les engagements des autres collectivités concernées. Les opérations comporteront sans doute plusieurs maîtrises d'ouvrages. Nous sommes conscients que le Département se place à l'interface d'un certain nombre d'acteurs et qu'il ne pourra agir seul dans ce système global des mobilités. On va travailler en lien avec la Région Nouvelle Aquitaine et la COBAN. Tout n'est pas encore clair aujourd'hui sur l'issue que prendra le projet, c'est pourquoi on agit lentement et qu'on a choisi de prendre le temps pour cette concertation élargie.

**Laurence PARIÈS, Région Nouvelle Aquitaine** – Je rappelle le transfert récent du TransGironde à la Région. Aujourd'hui le transport en commun est donc dissocié du reste, mais il est évident qu'on ne peut pas dissocier ce projet de l'ensemble des mobilités. Donc, il va falloir construire ensemble les solutions : transports en commun, pistes cyclables, voie de contournement, ou autre. Tout est à prendre en compte pour un projet de déplacements durables.

**Renaud DUPUY, Directeur de Neorama** – L'objectif de cette concertation est exactement celui-là. Il s'agit de co-construire un cahier des charges des mobilités durables sur le territoire.

**Laurent TRIJOLET, Directeur Général des Services de la COBAN Atlantique** – Je n'avais pas compris le projet ainsi. Pour moi le projet était une voie de contournement ou une voie rétro-littorale. Si ce n'est pas cela, pourquoi le Département s'en occupe ? Et pourquoi pas la Région, ou, à défaut, la COBAN ? Si on est sûr de la mobilité durable, ce n'est plus le Département qui est l'acteur central, au regard de l'évolution des compétences. Si on est sûr la construction d'une route départementale, c'est tout à fait la compétence du Département. Mais je ne comprends pas cet entre-deux.

**Alain LEDUC, Département de la Gironde** – Cette opération a une antériorité et une histoire. Aujourd'hui, on sait pertinemment que la trajectoire initialement adoptée pour mener à son terme cette opération n'était pas la bonne. Pour le Département, il fallait soit abandonner, soit revoir sa copie et prendre en considération certaines évolutions apparues ces dernières années. On ne parle plus de voie de contournement. Cela n'est plus d'actualité. Si on en parle, on nuira au projet, et on ne le traduira pas dans toutes ses dimensions. Cela fait partie des solutions qui peuvent contribuer à l'amélioration des mobilités sur le territoire, mais cela ne peut pas être présenté comme la seule option. On n'a pas de certitude à ce stade. On s'engage sur une voie qui nous semble être la meilleure et qui engage une multiplicité d'acteurs sur le territoire. Certains pensent que ça passera par une infrastructure, d'autres

par un transport collectif en site propre, etc.

**Laurence PARIÈS, Région Nouvelle Aquitaine** – Je ne vois pas comment le Département peut être dépossédé du projet. Car il y aura de la voirie dans tous les cas, vraisemblablement, d'une façon ou d'une autre. Mais il faut se poser la question : si l'on fait un contournement que se passe-t-il sur la RD3 ? Le seul contournement serait-il suffisant ? C'est la concertation qui va mener à se décider sur ce que l'on va faire.

**Laurent TRIJOLET, Directeur Général des Services de la COBAN Atlantique** – Je ne dis pas qu'il faut penser une voie de contournement indépendamment du reste. Je suis marqué par le fait que des maîtres d'ouvrages autres que le Département doivent s'engager financièrement sur ce projet du Département. On pourrait très bien, dans le cadre de la concertation, arriver à une solution qui ne soit pas une voie de contournement, mais à l'idée de créer un TCSP le long de la piste cyclable et de requalifier la RD3 comme voie urbaine. Mais cela concerne d'autres personnes de droit public que le Département. Or, aujourd'hui la COBAN est engagée dans des démarches parallèles : une étude, confiée à Transamo, a déjà été menée par le SYBARVAL ; de plus, on mène notre propre schéma de mobilités au niveau de la COBAN et l'on va avoir notre mot à dire sur la manière que l'on a de voir les choses.

**Renaud DUPUY, Directeur de Neorama** – Cela n'est pas antinomique. On s'est aperçu que l'hypothèse d'une voie rétro littorale ne pouvait être une bonne clé d'entrée pour une réflexion commune mais qu'il fallait appréhender le problème de façon plus large.

**Pierre MORIN, Direction départementale des Territoires et de la Mer de Gironde** – Je voudrais remonter dans l'histoire du projet. L'idée du contournement remonte en fait au tout premier schéma directeur du Bassin d'Arcachon. On s'inscrivait alors dans une approche autoroutière. Dans le schéma directeur de 94, l'aspect autoroutier a disparu et on a gardé l'idée de la rocade. Dans le SCOT annulé de la COBAN, il s'agissait d'une voie rétro littorale n'ayant plus que des fonctions de desserte de rocade avec liaison au Val de l'Eyre mais présenté comme une nécessité parce qu'en 2014 cela devenait difficile de justifier la création d'une voirie nouvelle dans un contexte post Grenelle de l'Environnement. Toutefois, est apparue la nécessité de trouver de la place sur la RD3 pour développer des modes de transports alternatifs à la voiture. Dans le SCOT, on ne parlait que de la voie rétro-littorale, mais pas des services alternatifs associés en termes de mobilité. On inscrivait trop précocement la nécessité du projet sans en avoir démontré l'opportunité. L'étude Transamo du SYBARVAL a franchi une étape, avec l'étude de ce que pourrait être un transport en commun en site propre sur le Nord Bassin. Transamo a réalisé des études de trafics. Si on démontre la nécessité d'une voie, voyons quels enjeux et obstacles se présentent. Ce qui semble manquer ici, c'est la participation dès le début de l'autorité susceptible de mener le projet à son terme et dans sa globalité. Je veux parler d'une autorité mobilité locale telle que la COBAN, ce type de collectivité qui serait à même de prendre la main sur le volet non routier.

**Laurence PARIÈS, Région Nouvelle Aquitaine** – Je représente ici la Région, qui organise les

transports en commun. Je ne vois pas qui manque à cette réunion, dans la mesure où la Région et la COBAN sont représentées. Le pays a mené de son côté une étude sur un TSCP en contournement. Au vu des résultats de l'étude, cette solution ne semble pas d'actualité. On s'inscrit plutôt dans l'amélioration de l'existant, il me semble.

**Renaud DUPUY, Directeur de Neorama** – La concertation se passe dans la salle mais aussi entre les acteurs et les institutions. Y-a-t-il d'autres sujets et éléments de débat ?

**Christian TONNELLE, Responsable du pôle aménagement Ville de Mios** – Quelle synthèse peut-on faire des nombreuses études qui existent ? Je me demande comment on peut agglomérer les études et leur donner une cohérence pour aboutir concrètement à un projet concerté. Quelle réflexion y-a-t-il pour inclure le nord des Landes dans la concertation ?

**Alain LEDUC, Département de la Gironde** – Aujourd'hui, de nombreuses études ont été réalisées. Le Département intègre ces études qui seront être mises à disposition sur le site participatif en cours de construction et sur lequel on pourra partager toutes ces publications. Mais parfois, les études brutes sont difficiles d'accès pour le grand public. Les premiers ateliers permettront justement d'échanger et de partager les contenus avec des acteurs avertis. Vous avez évoqué les études de Transamo, mais il y en a bien d'autres. Ce que fait actuellement le CEREMA pour la COBAN dans le cadre de l'élaboration de son schéma des mobilités est extrêmement intéressant. Le Département a pu s'associer les services du CEREMA après accord de la COBAN. Le CEREMA et la COBAN nous accompagnent donc également dans notre démarche. Toutes ces études seront progressivement présentées et mises à disposition dans le cadre des ateliers thématiques à venir.

**Renaud DUPUY, Directeur de Neorama** – Les techniciens conduisant les études seront présents en ateliers pour rendre compte, et de manière accessible, de leur travail. L'ensemble des éléments présentés en ateliers seront mis à la disposition des participants. C'est l'une des exigences de cette démarche : que l'ensemble des documents produits ou à produire soient mis à la disposition de tous. Sur la question de l'inclusion du Nord des Landes, le périmètre de la concertation a été défini et circonscrit clairement au territoire des communes de la COBAN.

**Laurence PARIÈS, Région Nouvelle Aquitaine** – Pour apporter un complément sur la question des Landes, du point de vue de la Région Nouvelle-Aquitaine, il va de toute façon y avoir, dans un cadre plus large, le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDET). Celui-ci va hiérarchiser les grandes orientations sur l'avenir du transport routier régional et du transport de voyageurs.

**Renaud DUPUY, Directeur de Neorama** – Oui, tout à fait, il va y avoir le SRADDET. Mais, en ce qui concerne le projet de déplacements durables du Nord Bassin, le périmètre de la concertation est bien circonscrit aux huit communes de la COBAN.

**Marianne DELSAUT, Direction départementale des Territoires et de la Mer de Gironde** – À la vue du seul réseau routier existant, la RD5 ne pourrait-elle pas jouer un rôle de délestage de la RD3 ? Cette hypothèse ne pourrait-elle pas être mise en débat ?

**Alain LEDUC, Département de la Gironde** – J’entends bien votre question. Aujourd’hui on n’est pas encore dans ce débat-là. Ce que je peux vous dire, c’est que l’on a mené des projections et réalisé des modélisations de flux. La capacité de la RD5 à délester la RD3 sera bien évidemment prise en compte dans les débats. Aujourd’hui, on ne veut pas anticiper ce qui va se décider. Toutes les modélisations effectuées jusqu’à présent ont été faites sur la base d’enquêtes. Nous avons une très bonne connaissance des flux sur tout le réseau du périmètre d’étude. Ces flux ont été mesurés en mars et en période estivale. On ne souhaite cependant pas appuyer nos démonstrations sur la période estivale, qui est très spécifique, mais sur les périodes normales qui représentent ce qui se passe au quotidien sur les axes et on aura des éléments à vous présenter là-dessus.

**Laurent TRIJOLET, Directeur Général des Services de la COBAN Atlantique** – En termes d’acteurs associatifs, dans le collège des associations, pourquoi n’y-a-t-il pas une association des usagers de la route ?

**Renaud DUPUY, Directeur de Neorama** – Cette liste n’est pas définitive et nous attendons justement votre retour là-dessus.

**Laurent TRIJOLET, Directeur Général des Services de la COBAN Atlantique** – Il me semble qu’il manque un représentant des usagers de la route.

**Renaud DUPUY, Directeur de Neorama** – Pour les usagers, il y a également la FNAUT, mais la liste peut être complétée.

**Laurent TRIJOLET, Directeur Général des Services de la COBAN Atlantique** – La FNAUT concerne les usagers de transports qui veulent du transport alternatif. Il n’y a pas dans ce collège d’usagers de la route, alors que la voiture est la seule et unique façon de se déplacer sur le territoire, quand on regarde la part modale.

**Pierre MORIN, Direction départementale des Territoires et de la Mer de Gironde** – Autre remarque : dans les acteurs institutionnels, pourquoi n’y a-t-il pas la Région ?

**Renaud DUPUY, Directeur de Neorama** – Pour vous préciser ce qu’est le Comité consultatif, il s’agit bien d’un outil et d’une instance de suivi de la concertation. Concernant l’ajout de la Région, c’est une demande que les associations nous ont faite également.

**Alain LEDUC, Département de la Gironde** – Il est bien précisé sur le document qui vous a été distribué qu’il s’agit d’un document de travail. Faites-nous part de vos recommandations.