

## **Projet de déplacements durables du nord Bassin d'Arcachon**

-

### **Compte rendu du premier comité consultatif du 10 novembre**

#### **Liste des participants :**

Mme Claudine CAHEDESCASSE, comité départemental de Tourisme de la Gironde

M. Jean-Louis CONFOLENT, Chambre de commerce et d'industrie de la Gironde

M. Joël CONFOULAN, Interclub, C2BA

M. Michel DAVERAT, Sepanso

M. Jean-Claude DUHARD, COBARTEC

Mme Christine JEAN, LPO

M. Gilles JOACHIM, Chambre d'agriculture de la Gironde, Maison de la forêt

Mme Marie KNUMENACKER, DFCI

M. Charles LAFOURCADE, SDIS

M. Alain LEDUC, Département de la Gironde

M. Christian MEJAOURI, Insercylces

M. Pierre MORIN, DDTM de la Gironde

Mme Cathy NAVROT, PNR des Landes de Gascogne

M. P. PARROT, APF

M. Frédéric PERRIERE, Département de la Gironde

M. Jean-Marc REBIERE, CNDP

M. Alain RENARD, Département de la Gironde

Mme Marie-Hélène RIQUIER, CEBA

M. Alain ROUX, FNAUT Aquitaine

M. Philippe ROKERNJ, ONF du Bassin d'Arcachon

Mme Hélène SARRIQUET, CNDP

M. Laurent TRIJOLET, COBAN

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

Mesdames et Messieurs,

J'ai plaisir à vous accueillir au nom du Président Jean-Luc GLEYZE dans ces locaux du Conseil Départemental de la Gironde et je tiens à vous remercier les unes et les autres et les uns et les autres, de votre réponse favorable à une réflexion participative de présentation de la démarche qui a pu être engagée.

De manière symbolique, cette réunion se tient au rez-de-chaussée du bâtiment départemental qui s'appelle « Egalité » : bâtiment récemment réhabilité et désormais accessible à tous. Ce choix constitue un petit clin d'œil par rapport à la démarche qu'on engage aujourd'hui relative au projet de déplacements durables au Nord du Bassin d'Arcachon.

Cette démarche « départementale » est faite à la fois de pragmatisme, de réalisme et de respect.

Elle est faite de pragmatisme en ce sens que l'approche que l'on propose est basée sur le recueil des enjeux, le recueil des réflexions, le recueil des propositions de réponses ou d'approches des uns et des autres.

Elle est faite aussi de réalisme dans la mesure où on s'engage dans une démarche qui concerne à la fois un territoire d'aujourd'hui et un territoire en évolution, une population d'aujourd'hui et une population qui est également en forte évolution dans sa composition, dans son âge, dans ses activités.

Elle est enfin faite du respect des uns et des autres qui s'engagent par rapport à ses compétences, les structures et individus qu'ils représentent et des enjeux qui doivent être transversaux.

Elle est également faite du respect du principe qu'un projet public ne représente pas la somme d'intérêts individuels ou de réponses individuelles mais la réponse à la mutualisation d'un certain nombre d'attentes au sens de l'intérêt commun.

Je souhaiterais vous remercier les uns et les autres d'avoir accepté de vous engager dans cette démarche. Elle va nous permettre de prendre un peu de distance par rapport aux réponses habituelles en termes de travaux, de services ou de financements.

Le Département de la Gironde vous propose donc aujourd'hui d'aborder les questions autour des mobilités durables du Nord Bassin sans mettre de côté les responsabilités et les compétences portées par les autres collectivités concernées par ce sujet des mobilités : Région, communes et intercommunalités.

Le Département s'adresse en l'occurrence à l'ensemble des Girondins dans ce dossier des déplacements durables du nord du bassin d'Arcachon, en restant cohérent dans cette approche avec les autres territoires départementaux.

Nous, collectivités du territoire du bassin d'Arcachon et Département de la Gironde, sommes en responsabilité, en termes d'équité de traitement (Infrastructures, services à la population, ...) par rapport à l'ensemble de nos concitoyens.

Le sujet est vaste et il possède de multiples facettes.

Dans ce contexte, le Département de la Gironde a souhaité avoir recours au conseil et à l'accompagnement de la Commission Nationale du Débat Public, que je remercie d'avoir répondu favorablement et rapidement à cette sollicitation.

Nous avons donc reçu une écoute favorable de la CNDP qui a nommé Madame Hélène SARRIQUET garante de la concertation. Elle apportera son concours sur le volet méthodologique afin d'apporter un contenu pertinent et concret à cette notion de concertation.

Elle sera accompagnée dans cette démarche par Monsieur Jean-Marc REBIERE qui possède une expérience reconnue pour ce type de dossier.

Nous remercions l'un et l'autre de nous accompagner dans cette démarche.

**Monsieur Renaud DUPUY, Neorama :**

Cette réunion du premier comité consultatif pour le projet de déplacements durables du nord bassin, va se dérouler selon l'organisation suivante : la présentation du rôle du garant de la concertation par Madame SARRIQUET qui a été nommée par la CNDP, une présentation rapide du projet et de ses objectifs pour ceux qui ne connaîtraient pas le projet puis, une présentation du dispositif de concertation. Nous passerons ensuite sur un temps d'échanges relativement long sur le rôle du comité consultatif et sur les questions que vous aurez à poser sur la démarche.

**Madame Hélène SARRIQUET, garante :**

Tout d'abord, je souhaiterais rappeler que la place du public et des citoyens dans le processus d'élaboration d'un projet est une question évoquée depuis un certain nombre d'années notamment au niveau international. Nous avons maintenant la chance que ce processus, qui a commencé il y a quelques années en France, soit un peu plus abouti et qu'il ait été généralisé grâce à la Commission Nationale de Débat Public. Cette dernière présente un vivier historique de 80 garants, dont fait partie Monsieur REBIERE. Elle a désigné 200 garants supplémentaires pour aider les différentes collectivités, les différents porteurs de projets à réaliser ces concertations.

Pourquoi un garant ? Parce qu'avec l'expérience, que ce soit en France ou à l'étranger, on s'aperçoit que dans les procédures participatives les plus formalisées, l'intervention d'un tiers extérieur permet, non pas d'améliorer toujours le projet mais, de garantir à chacun sa place dans ce débat et dans cette concertation.

Le garant pourquoi faire ? Le garant, en fait, ne garantit pas le projet mais garantit les modalités de concertation.

Donc, n'attendez pas de ma part que je m'implique pour telle ou telle orientation sur le projet. Cette orientation appartient à son porteur et à la manière dont le public et les associations s'approprient ce projet.

En ce qui me concerne, je pourrai simplement garantir le bon déroulement de la concertation afin que chacun y trouve sa place.

Le garant est un acteur clé de la concertation.

Avant tout, j'essaierai de travailler en confiance avec la personne publique qui est responsable du projet de manière à permettre d'adapter au mieux le dispositif d'information et de permettre à chacun d'entre vous, à chaque acteur institutionnel et à chaque public indépendant de participer à cette concertation et d'être entendu sur ce qu'il a à exprimer.

J'ai quatre missions fondamentales :

- Des missions d'observation,
- De rendre compte du dispositif,

- De rappeler le cadre dans des situations parfois conflictuelles
- Et d'être éventuellement un recours.

Pour entrer dans le détail de ces quatre missions de concertation : tout d'abord il s'agit d'être le garant des modalités de concertation, c'est à dire un appui auprès du maître d'ouvrage pour travailler sur les calendriers, les méthodes de participation, la manière dont les ateliers vont fonctionner et je serai à votre écoute s'il y a des manques.

Le rôle du garant est aussi d'adapter tous les supports et tous les outils pour qu'ils soient présentés de la manière la plus intelligente possible et surtout la plus facilement compréhensible par les acteurs du territoire.

Le deuxième volet de ces quatre missions fondamentales concerne le public : vérifier que les questions posées et les propositions faites par le public, soient, non pas suivies complètement d'effet, mais en tous cas soient entendues et soient débattues.

C'est une fonction fondamentale. C'est vrai que la concertation varie de la simple information du public à la concertation qui consiste à entendre les propositions puis à les étudier. Je veillerai à la pertinence des outils d'expression du public. La qualité d'écoute est importante pour la sincérité des réponses à apporter.

A ces missions fondamentales s'ajoutent des missions facultatives au titre du conseil méthodologique, artisan de dialogue, animation, gardien de la mémoire ; cela on pourra les compléter en fonction des besoins.

Le garant est un acteur permanent de la concertation. Il n'intervient pas simplement dans la restitution de la concertation avec l'ensemble du public, mais également, dans la phase préparatoire avec les acteurs institutionnels de manière à bien élargir la concertation et la rendre la plus pertinente possible.

J'interviendrai donc à la fois vis-à-vis du maître d'ouvrage pour essayer d'améliorer et rendre la plus pertinente possible cette concertation. Evidemment il y a une phase de restitution. Le garant est chargé de restituer et de rendre compte avec notamment un bilan qui sera adressé à la Commission Nationale de Débat Public.

Dans la démarche de la concertation les principaux principes sont :

- La transparence, c'est-à-dire veiller à ce que chaque acteur argumente sa position et que toutes les positions soient transparentes les unes vis-à-vis des autres. La concertation c'est aussi le niveau de confiance entre les maîtres d'ouvrage et le public et il s'agira d'y veiller.
- Parmi les autres valeurs liées à la fonction, la neutralité et le droit de réserve : je n'interviendrai pas dans les réunions sauf s'il y a des conflits particuliers et j'essaierai de donner le plus de place possible à l'intervention de chacun c'est-à-dire l'égalité de traitement et bien entendu la position d'indépendance.

Alors, dans ce travail qui est nouveau pour la plupart d'entre nous, le garant est accompagné par la CNDP (commission nationale de débat public) qui travaille depuis un certain nombre d'années sur cette problématique de débat public et, qui a été confirmée récemment donc des fonctions élargies. Elle m'accompagnera tout au long de cette démarche.

Le rôle du garant pourra aussi en tant que de besoin permettre de demander, si besoin, des expertises complémentaires.

Pour cette concertation de déplacements durables du nord bassin d'Arcachon j'ai été désignée, à la demande du Département de la Gironde, par la CNDP le 6 septembre 2017 comme garant.

En ce qui me concerne, j'ai une petite expérience de concertation même si je fais partie du nouveau vivier des garants puisque j'ai été garante dans une concertation locale, indépendante de la CNDP, et j'ai participé à plusieurs débats publics ou concertations à titre d'acteur institutionnel.

**Monsieur Jean Marc REBIERE, garant en appui de Mme SARRIQUET :**

Il a été dit que j'étais un garant historique, il s'agit en fait d'une accumulation d'expériences. Je serai un appui pour Madame SARRIQUET. Je n'interviens pas au premier niveau. Je suis là sur le plan méthodologique, pour contribuer à ce qu'elle puisse exercer au mieux sa responsabilité.

La Commission Nationale du Débat Public est une autorité indépendante, ce n'est pas un organisme d'Etat qui est hiérarchiquement attaché à quelque membre de gouvernement que ce soit.

C'est une autorité indépendante qui a été confortée, comme cela a été dit, par les ordonnances du 3 août 2016 qui ont élargi sa compétence. Certains projets qui jusqu'alors pouvaient être conduits à la seule initiative du maître d'ouvrage doivent désormais être signalés à la CNDP qui décide si elle préconise un débat public.

**Monsieur Jean-Claude DUHARD, COBARTEC :**

Juste une observation. J'ai compris Madame SARRIQUET, et je connais Monsieur REBIERE que je salue car il est le président du conseil de développement de notre territoire dont je fais partie. J'espère, et je suis confiant a priori sur la qualité et la préservation de l'expression des membres de notre groupe. Mais je m'interroge sur le devenir du rapport du garant : je fais référence au garant CNDP et à la commission qui avait présidé au projet de LGV sur le sud (je parle des années 2005-2006), débat qui s'était terminé par une démission finale puisque le Premier Ministre avait tranché alors que le rapport n'avait pas été établi. Que le président m'excuse, je m'interroge sur la sincérité, non pas de la concertation, mais des personnes qui dirigeaient le débat en question.

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

C'était Monsieur Joël AUBERT qui présidait.

**Monsieur Jean-Claude DUHARD, COBARTEC :**

Je vous fais confiance a priori mais je suis souvent déçu de l'objectivité des concertations qui sont réalisées. Et c'est ce que je vais dire à Monsieur le Préfet dans 15 jours lors de l'audience que j'ai sollicitée. Je prends simplement un exemple : il y a une concertation sur deux villes, Gujan et La Teste, sur le prolongement de l'A660, il y a eu des intervenants qui critiquaient fortement les projets et, dans le rapport que j'ai lu, je n'ai rien vu de ces critiques. Donc je reste sur ma faim.

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

Nous essaierons d'avoir un compte rendu du Conseil départemental, qui soit fidèle aux propos qui vont être exprimés parce que nous savons en tant que maître d'ouvrage que de la transparence et de l'authenticité du rapport des idées des uns et des autres dépendent aussi

la validité de la démarche. C'est d'ailleurs dans ce cadre-là que le garant pourra nous apporter un certain nombre d'appuis, en l'occurrence au maître d'ouvrage et aux collectivités, associations, représentants des diverses composantes associées.

**Madame Marie Hélène RIQUIER pour la Coordination Environnement du Bassin d'Arcachon :**

Est-ce que cette nouvelle organisation de la concertation découle du rapport RICHARD et de la charte de la participation arrêtée au niveau du ministère du temps de Madame ROYAL ?

**Madame SARRIQUET, garante :**

Oui, nous sommes dans les conséquences positives et dans le droit fil de ce qui a été travaillé au niveau de la commission RICHARD et cela a abouti à la création d'un vivier national de garants et nos objectifs sont le respect de la charte de l'environnement, le respect de la charte de participation du public de manière à ce que ce dernier puisse être écouté. Certains pourront dire qu'il n'est pas toujours entendu parce que toutes les positions ne sont pas nécessairement dans le projet mais l'important c'est que nous sommes garants que le débat ait eu lieu. Nous ne sommes pas garants du résultat et de la prise en compte des propositions individuelles ou de certaines associations dans un projet public. Nous sommes garants de garantir le débat et les échanges.

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

Il me semble que le rôle de la collectivité dans ce contexte là (je pense que le garant est très attentif à cela) est qu'à toute question posée il y ait une réponse qui soit apportée. Cette réponse n'ira pas forcément dans le sens que souhaite la collectivité ou la personne ou la structure qui pose la question ou la suggestion mais en tout état de cause il y a un devoir d'apporter une réponse par rapport à une question qui a été posée ou une approche qui a été proposée.

**Monsieur Alain LEDUC, Chef de projet du Département :**

La présentation de la démarche a déjà été faite à tous les acteurs qui se sont présentés lors des trois premiers ateliers qui se sont déroulés courant octobre. Pour mémoire, il y a eu 100 acteurs qui avaient été invités. Il y en a 48 qui se sont présentés et qui ont déjà pris connaissance de ce qui va vous être présenté maintenant très rapidement.

La mobilité est une problématique ancienne sur le nord du bassin mais qui avait été jusqu'à présent principalement prise en compte par le biais des déplacements de voitures. Les études ont débuté dès les années 90.

En 1994, un couloir était inscrit dans le schéma directeur du Bassin d'Arcachon.

De 2000 à 2014, le département de la Gironde a mené de nombreuses études toujours sur la base d'une liaison rétro-littorale. En 2014 il réinscrivait ce projet dans son schéma directeur routier.

Le département de la Gironde a finalement décidé de « revoir » sa copie. Cela s'est passé en 2016, avec le renforcement de toutes les études techniques et thématiques qui pouvaient être réalisées. A titre d'information et pour donner un ordre de grandeur, il faut savoir qu'il a investi plus de 300 000 euros pour réaliser de nouvelles études et accompagner cette concertation.

La volonté du département de la Gironde d'associer l'ensemble des collectivités concernées, à savoir les différents maîtres d'ouvrage concernés par les problématiques de mobilité.

Sur ce territoire, il y a au moins cinq collectivités qui peuvent être concernées. Bien entendu le département de la Gironde, mais également la Communauté de communes du bassin d'Arcachon Nord Atlantique, les communes, la Région Nouvelle Aquitaine et la DIR Atlantique aux titres des autoroutes.

Concernant cette carte des mobilités, vous aurez l'occasion de la revoir lors des prochains ateliers.

Le projet de déplacements durables du Nord Bassin désigne une réflexion menée sur le système global de mobilité.

Le Département a aujourd'hui défini 6 objectifs principaux :

- Favoriser les modes de déplacement alternatifs et la desserte des pôles multimodaux.
- Adapter la réponse aux besoins des déplacements.
- Redonner à la RD3 sa vocation de desserte locale.
- Améliorer la sécurité sur l'aire d'étude.
- Participer à la protection des milieux naturels et humains du nord bassin.
- Contribuer au développement apaisé du territoire du Nord Bassin.

Il vous est proposé dans les prochains ateliers de voir comment répondre à ces objectifs-là.

Quelles sont les solutions qui pourraient être mises en œuvre ? Qui est compétent pour mettre en œuvre les solutions ? Jusqu'où sommes-nous en capacité d'aller ?

Il y a de nombreux paramètres qui devront être pris en compte. Notamment des paramètres financiers qui pourraient limiter certaines solutions.

Nous avons assimilé ce travail à des curseurs. Nous allons examiner ensemble au cours des prochains ateliers comment positionner ces curseurs. Plusieurs positions seront d'ailleurs envisageables : elles constitueront in fine les différents scénarios.

A l'issue de ces ateliers nous bâtirons un dossier de support de la concertation qui aura été co-construit et les collectivités compétentes pour cette thématique de la mobilité et avec les acteurs qui aurons été associés.

En termes de calendrier, jusqu'à la fin de l'année nous allons animer des ateliers thématiques. Il y en a huit qui sont programmés dans les deux mois qui viennent : forêt-sylviculture, préservation de l'environnement, développement économique et attractivité du territoire et bien entendu mobilité.

Je profite de ce moment pour vous signaler qu'aujourd'hui nous n'avons pas eu tant de réponses que cela et qu'il est encore possible de vous inscrire pour participer à ces ateliers.

La concertation préalable sera, quant à elle, organisée en 2018. Aujourd'hui nous la positionnons plutôt au deuxième trimestre 2018. Toutefois, ce calendrier va dépendre du travail qui va être réalisé dans les mois qui viennent et du travail de préparation du support à la concertation qui nécessitera entre autre une relecture puis une validation de la CNDP.

Enfin, le troisième trimestre 2018, sera consacré au bilan de la concertation puis au choix par le maître d'ouvrage du scénario retenu.

**Madame Marie Hélène RIQUIER, CEBA :**

Sur la diapositive « un changement d'approche », vous partez du principe que les modes de déplacements alternatifs à la voiture seraient d'une attractivité limitée et que la voie littorale

du nord bassin, la RD3, présente des difficultés de circulations, qu'elle est accidentogène et que les transports liés à ces déplacements sont non sécurisés.

Ces trois principes me chagrinent parce que vous partez d'un constat qui est discutable.

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

En quoi à votre sens le constat actuel est-il discutable ? Aujourd'hui les modes alternatifs à l'usage de la voiture vous semblent-ils satisfaisants au niveau du territoire ?

**Madame Marie Hélène RIQUIER, CEBA :**

Ils sont insuffisants parce qu'il n'y a rien !

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

C'est, je crois, ce qui est dit là.

**Madame Marie Hélène RIQUIER, CEBA :**

S'il y avait des alternatives, elles seraient attractives.

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

Aujourd'hui, nous partons d'un constat qu'à ce jour les modes alternatifs à l'usage de la voiture sont à l'heure actuelle peu attractifs.

**Madame Marie Hélène RIQUIER, CEBA :**

Oui, mais ce n'est pas qu'ils ne sont pas attractifs pour le public, ils n'existent pas.

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

Ils ne sont pas existants à votre sens. Je crois que justement à ce sujet il y a des réflexions et un travail qui a été réalisé. Nous considérons qu'à ce jour la réponse offerte aux citoyens et aux habitants fait que les autres modes de déplacement, autres que la voiture, sur ce territoire comme dans beaucoup d'autres territoires en Gironde, ne sont pas attractifs, c'est cela le constat.

**Monsieur Frédéric PERRIERE, DGA du Département :**

Le premier temps des ateliers sera l'occasion à travers les échanges de poser ces débats, pour rediscuter de ces questions. En quoi l'attractivité est-elle limitée ou pas ? Et je pense que cela sera un des enjeux de ces premiers ateliers de qualifier aussi les niveaux d'attractivité ou les difficultés.

La diapositive était là pour expliquer le cheminement, la progression de la démarche : on est parti d'un projet porté par le Département qui était très routier, à une réflexion actuelle sur les autres sujets qui tournent autour de la mobilité.

Ces sujets-là seront bien évidemment traités dans le cadre des premiers ateliers : les questions sur la sécurité, les questions sur la mobilité, ...

**Monsieur Laurent TRIJOLET, COBAN :**

Pour rebondir sur le propos précédent, je voudrais d'abord, remercier le Département d'avoir organisé une telle réunion et aussi d'avoir enclenché une telle démarche volontaire sous



couvert de la Commission Nationale de Débat Public. Je pense qu'ensemble nous allons découvrir comment le débat public issu de l'ordonnance de 2016 est en capacité de faire évoluer le débat et les projets que nous pouvons avoir ensemble et que les acteurs publics peuvent avoir sur un territoire pour répondre à des enjeux.

Les enjeux, ils sont là, parce que nous savons que nous sommes un territoire qui est à la fois attractif, cela de façon certaine, pour preuve la croissance démographique régulière et constante que nous avons sur le bassin d'Arcachon en général et au nord du bassin en particulier. Attractivité qui s'insère dans un contexte territorial qui est ce qu'il est, c'est-à-dire un tissu urbain relativement peu dense, un territoire dont les centralités sont relativement éclatées avec une centralité géographique extrêmement symbolique : le plan d'eau, mais cela ne fait pas centre ni lien social pour un certain nombre de fonctionnalités urbaines d'un territoire.

Comme vous le savez, nous avons lancé l'analyse et engagé un schéma des mobilités sur le territoire qui va nous amener dans la congruence des opportunités des démarches. Je trouve que cela ne tombe pas si mal.

Nous allons publier les démarches en fin d'année ou début d'année prochaine en matière d'orientations de la mobilité qui pourraient être portées par le bloc local des communes du territoire.

Nous ne pouvons quand même pas tout à fait dire qu'il n'y a rien sur le territoire en termes de transport en commun. Nous pouvons être d'accord sur le fait qu'il n'y en a pas suffisamment ; je pense que si nous nous sommes engagés dans une démarche comme celle d'aujourd'hui et nous-même (COBAN) dans une démarche peut-être plus modeste c'est que nous partons du principe que la réponse publique en matière de mode d'accompagnement de la mobilité n'est pas tout à fait au niveau des enjeux. Là nous sommes d'accord sur le point de départ.

En revanche « rien », non ça n'est pas tout à fait vrai, en tous cas je ne le crois pas.

On a la ligne TER la plus importante de la région Aquitaine, dans son ancienne formule j'en suis sûr, et je le suppose très fortement dans la nouvelle formule à 12 départements, et nous avons les deux lignes Transgironde qui sont également les plus structurantes pour notre territoire (la 610 et la 601), la 601 étant la ligne il me semble la plus fréquentée et la plus importante avec 300 000 voyageurs de l'ensemble de la nouvelle Aquitaine.

Vous et moi savons de quoi nous parlons et nous avons un transport à la demande qui est fait par délégation et confié à la COBAN. Il est ce qu'il est, sûrement pas là non plus en réponse aux enjeux mais il est aussi le TAD le plus fréquenté du périmètre départemental.

Donc, nous pouvons tomber d'accord assez facilement sur le fait que cela n'est pas suffisant. Toutefois, cela n'est pas inexistant et pour clore mon propos, oui attractivité limitée parce que nous avons un report modal sur ces modes là qui n'est pas inexistant mais très faible. Même si nous nous donnions des ambitions relativement élevées au regard d'un technicien passer de « 1% » à « 4% » de report modal serait une prouesse. Tout en observant qu'il resterait pas moins de 96% de la mobilité devant trouver un autre support que le transport en commun : c'est-à-dire le vélo mais surtout la voiture. Cela est un fait incontournable de la configuration de notre territoire.

**Monsieur Joël CONFOULAN, Interclub :**

Je suis sur le bassin depuis plus de 60 ans maintenant donc je peux dire que je le connais bien et je voulais juste rectifier sur le volet contexte qu'en fait le projet de barre transversale date

de 1975 c'est-à-dire à l'époque du SDAU et c'était à échéance, à l'époque, de 2000. Quand j'étais en service militaire on m'avait dit que c'était pour l'échéance 2000.

**Monsieur Jean-Claude DUHARD, COBARTEC :**

Je reviens sur le dernier point : volonté du département de la Gironde d'associer l'ensemble des collectivités concernées : 8 communes, c'est discutable, COBAN et Région Nouvelle Aquitaine.

Moi, ce que je souhaiterais c'est que notre association rayonne sur l'ensemble du territoire d'aval c'est-à-dire le bassin d'Arcachon nord-sud et le val de l'Eyre.

Vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a un projet qui avait été défendu par Monsieur FOULON et qui voulait réunir très rapidement COBAN et COBAS. L'histoire a fait qu'à ce jour son idée n'a pas été encore concrétisée mais cette volonté subsiste. Donc, moi ce que je proposerai, malgré tout, parce que cette réunion COBAS-COBAN interviendra un jour, c'est d'élargir le périmètre, au val de l'Eyre (auquel je tiens beaucoup, je l'ai dit il y a quelques temps en présence de Madame LEMONIER qui est la présidente du val de l'Eyre).

Ce que nous souhaitons, c'est d'essayer de voir les problèmes, bien sûr, au jour le jour, mais surtout à long terme et ce qui caractérise notre territoire particulièrement c'est la très forte évolution démographique et l'urbanisme puisque j'ai pu comprendre que c'est, dans la grande région, celui qui se développe le plus.

Donc, voyons loin, d'abord pour essayer d'analyser et de ne pas de se tromper sur des investissements qui pourraient être lourds.

Pour moi, huit communes c'est très bien mais il me semble qu'il faudrait associer, ou alors trouver un autre qualificatif si vous voulez, des représentants de la COBAS et le cas échéant du val de l'Eyre dans cette réflexion afin que nous arrivions à déboucher sur un programme qui tienne la route à terme et non pas qui soit en rupture des besoins existants et des besoins futurs.

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

Tout à l'heure j'ai évoqué le fait que la réflexion devait se situer dans un contexte spatial et temporel et je pense que votre réflexion est dans ce contexte là c'est-à-dire que la réflexion que nous avons à conduire doit tenir compte de ce qui est en amont et en aval. J'ai dit tout à l'heure que c'était par rapport à une politique départementale sur la mobilité, les habitants du bassin d'Arcachon étant des Girondins comme les autres, nous nous en préoccupons. Il serait incongru d'avoir une démarche autour d'un plan durable de la mobilité sans se préoccuper de ces contextes-là. Donc en tout état de cause les territoires évoqués auront une intervention, une approche qui nous intéressera par rapport à notre territoire.

Mais nous notons votre préconisation, et c'est le but du comité consultatif : voir de quelle façon, comment ce que j'évoque-là, et qui est prévu dans la démarche, se doit d'être institutionnalisé.

**Monsieur Pierre MORIN (DDTM) :**

Ce sujet est intéressant et il mérite d'être ouvert à la notion de gouvernance du projet. Effectivement, les collectivités Nord Bassin et Val de l'Eyre ont vocation à un certain moment à prendre d'une manière ou d'une autre la compétence déplacements, au travers en premier lieu de la transformation de la COBAN en communauté d'agglomération. Cela n'est pas fait

mais cela est inscrit dans le nouveau schéma départemental des coopérations intercommunales et cela est programmé même si ce n'est pas tout de suite effectif. Ensuite, pourquoi pas une autre étape de communauté d'agglomération sur l'ensemble du BARVAL, ce qui à coup sûr serait la bonne étape, la bonne coïncidence pour faire émerger une véritable intercommunalité de projet sur la thématique des déplacements.

Il existe un PDU volontaire sur le sud bassin, nous avons vu que dans le cadre du SCOT ce PDU a été on va dire timidement prolongé par des perspectives en matière de déplacement, peut-être un peu trop timidement. Je crois que c'est là une thématique essentielle pour le développement d'un territoire comme celui-ci et effectivement nous aurions envie quelque part que ces intercommunalités se structurent au plus vite pour prendre cette compétence de déplacement au niveau local.

Cela fait penser aussi à une question par rapport à votre organisation décisionnelle. Nous voyons qu'à l'issue de cette phase de concertation d'ici 6 mois - 1 an, le Département serait susceptible de prendre des décisions sur les scénarios d'aménagements ou de projets d'exploitations.

Dans la mesure où il existe d'autres structures, d'autres maîtres d'ouvrage compétents pour telle et telle autre partie du système de déplacement, ça pose la question de la coïncidence des décisions de ces différents systèmes, parce qu'effectivement ils sont souvent complémentaires l'un à l'autre et si nous mettons l'un en œuvre sans avoir encore avancé suffisamment sur telle et telle autre composante, nous pouvons avoir des résultats moins efficaces.

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

Ce point-là est essentiel et lorsque nous parlons de scénarios ce n'est pas un « one man show » que va faire le Département. Cela veut dire que pour que le spectacle (excusez l'expression) puisse être joué il faut que chacun des acteurs assume son rôle et veuille le jouer en même temps que les autres et donc cet aspect-là est tout à fait intégré dans la démarche qui est engagée. Il est souvent plus facile d'avancer sur un chemin lorsque nous sommes deux que lorsque nous sommes toute une équipe avec des tailles différentes de pas, et nous avons intérêt aussi d'avancer en groupe en la matière. Cet aspect-là doit être aussi un point de vigilance. Il faudra voir en quoi les compatibilités en termes de calendrier mais aussi en domaines de décisions permettront qu'un projet autour d'un plan durable de mobilité pourra se constituer à cette échelle-là.

Par rapport à l'association d'autres structures, nous ne pouvons pas nous pré-décider du territoire pertinent en termes décisionnels parce qu'il y a le volet décisionnel et le volet de la réflexion. Donc, ce que je crois avoir évoqué c'est qu'il est important de voir en amont et en aval. La démarche est ouverte, et l'évolution organisationnelle amènera à ce que, dans l'exercice des compétences des périmètres élargis ou non, le territoire sera amené à se saisir, selon son niveau, des thématiques qui seront abordées.

**Monsieur Joël CONFOULAN, Interclub :**

Je soutiens l'intervention de Jean-Claude DUHARD parce qu'effectivement ce problème de mobilité est un tout indissociable d'un tout géographique. Il est difficile d'imaginer que cette route du nord bassin soit solutionnée (enfin route ou quoique ce soit) et pas celle du Val de l'Eyre. Cela est vraiment un tout et tous les agents économiques bien sûr dépendent de cette

mobilité générale. On va dire que la force du développement économique c'est bien la mobilité des agents économiques.

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

Mais je crois que la réflexion est intégrée.

**Monsieur Renaud DUPUY, Neorama :**

Présentation du dispositif de concertation.

Les objectifs de la concertation sont :

- tout d'abord, informer sur l'avancée des études qui ont été conduites jusqu'à ce jour par le Département,
- mettre à disposition, organiser le partage d'informations et d'écoute de tous les avis exprimés,
- recueillir tout au long du processus des propositions qui permettent de réfléchir et d'enrichir l'élaboration de la réflexion,
- enfin, éclairer le Département et ses partenaires (les collectivités avec qui il travaille) sur les décisions à prendre dans le cadre de ce projet de déplacements durables,
- et à l'issue de cela il est bien évident que le dispositif de concertation doit permettre de faire connaître l'ensemble des décisions qui auront été prises afin de favoriser la participation des acteurs.

La concertation telle qu'elle est imaginée aujourd'hui, et nous avons déjà amené un certain nombre de modifications selon vos propositions, se déroulera en deux temps :

- Une phase préparatoire qui débute aujourd'hui et jusqu'à la fin de l'année pour co-construire des scénarios de déplacements sur le bassin d'Arcachon et hiérarchiser les enjeux.
- Un deuxième temps qui viendra donc au deuxième trimestre 2018 au titre d'une concertation préalable qui associera l'ensemble des publics, qui permettra d'éclairer sur la base de ces scénarios le choix que devront faire le Département et les collectivités concernées.

Donc c'est bien une concertation dans un premier temps sous forme d'ateliers avec des acteurs et dans un deuxième temps une plus large discussion avec le public.

Dans ce premier temps qui débute dès la semaine prochaine, cette phase préparatoire à la concertation, nous avons des ateliers thématiques, deux sessions d'ateliers aujourd'hui sont programmées, nous verrons si cela est suffisant ou s'il en faut plus en fonction des contributions : des ateliers sur le développement économique, la forêt et la sylviculture, la mobilité, la préservation de l'environnement, la première séance étant plus sur l'état des lieux, l'organisation des enjeux, la deuxième étant plus organisée sur la construction de scénarios.

A ce stade-là, vous êtes invités à participer à ces ateliers, à émettre des contributions qui permettront de nourrir ces ateliers et donc à intervenir pour présenter sous une forme à déterminer un certain nombre de contributions organisées. Le Département a prévu de présenter les études qui ont été faites mais vous avez toute possibilité d'intervenir et de venir proposer des contributions.

Ensuite le temps de concertation préalable va bien sûr associer des acteurs mais aussi le grand public au deuxième trimestre. Il y aura un premier travail de réunions publiques de

présentation aux habitants des scénarios envisagés, nous avons prévu à ce stade là deux réunions publiques, des ateliers participatifs ouverts au public, c'est-à-dire qui ne concerneront pas que les représentants des associations ou les acteurs du territoire mais qui seront ouverts à tous, au sein desquels nous travaillerons sur la hiérarchisation des scénarios et un troisième temps de réunions publiques qui permettra de restituer au grand public l'état des réflexions qui ont été menées. A la suite de cela un bilan de concertation sera réalisé par le garant de la concertation.

Tout ceci s'inscrit dans une charte de la concertation. Cette charte de la concertation vous a été proposée lorsque nous avons présenté une première fois la démarche. Vous aviez émis un certain nombre de remarques, de compléments.

Nous avons intégré ces remarques et ces compléments, il est bien évident que si vous avez à ce stade-là d'autres remarques vous pouvez nous les faire parvenir pour modifier la charte si vous pensez que cela est souhaitable.

La charte rappelle le contexte, les objectifs ainsi que les engagements collectifs du département de la Gironde et des participants pour que la concertation se passe de la manière la plus fluide possible et permette à chacun de s'exprimer dans le cadre de cette démarche. A titre d'exemple (c'est détaillé dans le document) le Département s'engage à étudier les débats et les propositions émises par les participants dans le cadre de la concertation. C'est une concertation ouverte dans laquelle nous débattons de toutes les propositions que vous serez amenés à faire.

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

Pour avoir déjà participé à quelques débats, il y a, à mon sens, un enjeu important dans la concertation, c'est de faire en sorte qu'elle ne soit pas biaisée par le vocabulaire. C'est-à-dire qu'il y ait une accessibilité des informations, de sorte qu'en n'étant pas spécialisé dans un domaine on puisse s'y intéresser, en comprendre les enjeux et éventuellement pouvoir contribuer à une réflexion. C'est cet effort-là qui me semble être un élément très significatif de la qualité de la concertation : l'accessibilité des informations et la compréhension de celles-ci, l'accessibilité physique mais aussi l'accessibilité en termes de compréhension.

**Monsieur Renaud DUPUY, Neorama :**

Nous veillerons à cet aspect-là de pédagogie et d'informations claires et précises dans la diffusion des comptes rendus des réunions.

Donc les participants (vous et tous ceux qui seront amenés à participer) s'engagent à formuler des avis, des contributions ou des propositions pour les soumettre au débat, à agir dans un esprit d'écoute et de bienveillance, de respect, d'ouverture, de loyauté. Les participants s'engagent aussi à confirmer, et cela est purement logistique, la participation aux ateliers et à respecter les autres participants (bien évidemment ce qui est l'esprit de la concertation).

Pour suivre, piloter, veiller au bon déroulement de la concertation, le Département a proposé de mettre en place ce comité consultatif qui est réuni aujourd'hui ici, qui se réunit au lancement de la démarche, lors de la clôture de la concertation au préalable et en toute autre occasion si cela s'avérait nécessaire. Il est composé de trois collèges : les acteurs

institutionnels, les acteurs socio-économiques et les acteurs associatifs, collèges paritaires avec autant de représentants de chaque collège dans le comité consultatif.

Son rôle consiste à suivre les étapes de la concertation, à formuler les avis et des propositions en vue d'améliorer la concertation et d'émettre des contributions sur le projet s'il souhaite le faire.

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

L'enjeu est que la concertation soit accessible aux citoyens dont nous parlons.

Mais il faut que le citoyen fasse un travail avec nous sur la façon dont nous passons du discours à la pratique, et surtout à l'appropriation.

**Monsieur Renaud DUPUY, Neorama :**

Il y a 10 acteurs institutionnels, 10 acteurs socio-économiques et 10 acteurs associatifs.

Le rôle du comité consultatif a été voulu ouvert aux propositions, aux contributions, au débat, l'objectif étant l'amélioration de la concertation.

**Monsieur Alain ROUX, FNAUT :**

D'abord une question : vous avez parlé des études du Département, mais je pense qu'il y a également beaucoup d'autres études qui ont été réalisées au moment du SCOT, en particulier sur les perspectives démographiques, les flux de personnes et je pense qu'il est souhaitable que ces études soient également mises à notre disposition.

La deuxième c'est une question de compréhension : vous dites que dans la phase une nous allons co-construire des scénarios et si nous regardons à la page suivante vous dites que les ateliers thématiques auront pour rôle d'échanger et de débattre sur les scénarios. Je ne vois pas à quel moment se fait la construction des scénarios et le débat sur les différents scénarios.

**Monsieur Renaud DUPUY, Neorama :**

Les ateliers thématiques, pendant la phase préparatoire à la concertation, sont faits pour élaborer des scénarios, la phase de concertation préalable avec le public est bien pour débattre et hiérarchiser les éléments.

**Monsieur Alain ROUX, FNAUT :**

Oui mais alors, si les quatre ateliers ne débouchent pas sur des scénarios identiques il faut bien à un moment qu'il y ait une agrégation pour que les scénarios soient identiques ?

**Monsieur Frédéric PERRIERE, DGA du Département :**

Nous allons apprendre en marchant sur la démarche de concertation, nous étions plutôt partis pour raisonner un petit peu comme un élagueur d'arbre c'est-à-dire que nous allons plutôt émettre pleins d'idées dans le cadre de la concertation puis au fur et à mesure élaguer celles qui ne nous semblent collectivement pas pertinentes, et puis éventuellement faire bourgeonner celles qui semblent pertinentes et enfin les faire perdurer. C'est plutôt cela l'idée de construction de scénarios. L'objectif est d'arriver avec toutes les idées qui ont pu exister un peu partout et puis au fur et à mesure de faire du tri sur la base d'études, sur la base du dialogue, sur la base d'échanges au sein du territoire.

L'idée que nous avons est de présenter à la concertation du public pour le deuxième trimestre un ensemble de propositions dont nous aurons écrit le cahier des charges tous ensemble dans le cadre de ce premier temps d'ateliers.

En résumé, nous verrons aussi après la concertation avec le public ce que le public aura à dire et éventuellement les ajustements que nous serons amenés à proposer sur l'ensemble de ces dispositifs. Il y aura probablement beaucoup de choses qui vont tourner autour des politiques de mobilité mais il n'y aura peut-être pas que des sujets qui tournent autour des politiques de mobilité, il y aura peut-être aussi d'autres volets.

Aujourd'hui, l'intérêt est de lancer une concertation très ouverte, nous ne pouvons pas vous dire la forme que cela prendra à la fin. Ce que nous pouvons juste dire c'est qu'il y a deux temps, un premier temps de co-écriture d'une feuille de route partagée sur laquelle nous pourrions ne pas être tous d'accord d'ailleurs, c'est aussi l'intérêt de la démarche. Il faut se dire que parfois, tout le monde ne sera peut-être pas d'accord mais en tous cas nous aurons entendu et écouté tout le monde dans la construction de la feuille de route, ou des feuilles de route, puisque nous parlons de toutes les maîtrises d'ouvrages possibles et imaginables. Et, dans un second temps, ces feuilles de route que nous aurons pu imaginer tous ensemble, nous les présenterons au public et nous aurons un débat avec le public sur cet ensemble de solutions de mobilité et autres sujets. Ensuite, chacune des maîtrises d'ouvrage saura ce qu'elle a à faire dans le cadre de ses propres décisions et de ses propres systèmes de gouvernance.

Pour revenir sur le système, aujourd'hui nous disons scénarios ou curseurs, nous ne savons pas vous dire à ce jour comment cela va se formaliser, nous allons l'écrire tous ensemble, c'est aussi cela le charme d'être tous dans une démarche de concertation.

**Monsieur Alain ROUX, FNAUT :**

C'est vrai qu'en regard un de ces scénarios nous aurions pu penser, par exemple, à un scénario très transports collectifs, un scénario très transport individuel, des scénarios intermédiaires. Mon premier réflexe a été celui-ci en lisant scénarios mais je comprends que c'est autre chose.

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

Les scénarios ont pour vocation d'avoir un support, un substrat sur lequel nous pouvons faire ce dont je parlais précédemment, c'est-à-dire qu'il puisse y avoir une lecture transversale des uns et des autres, et qui permette d'enrichir ensuite ce qui pourrait être un scénario définitif, qui ne sera pas forcément le fruit d'une unanimité, mais qui aura été construit de manière récursive, c'est-à-dire en disant, par rapport à des argumentaires qui ont été évoqués, voilà la réponse qui est apportée par les unes et les autres des collectivités. Il nous a semblé que c'était peut-être un peu infondé que de partir sur une consultation du grand public sur un principe : on ouvre les micros et tout le monde dit ce qu'il a envie de dire.

Ce qui est important, c'est le travail qui est fait dans cette co-construction des hypothèses, c'est d'avoir une démarche qui puisse déboucher et amener les collectivités à ensuite exécuter un choix. Le choix appartient aux collectivités à un moment ou à un autre dans leur politique, dans leur façon à réaliser un certain nombre de projets, dans la façon de mettre en œuvre un certain nombre de services.

**Monsieur Joël CONFOULAN, Interclub :**

Deux choses :

- concernant les différents ateliers, cela se déroulera-t-il dans le nord bassin, parce que nous parlons de mobilité du nord bassin?

**Monsieur Renaud Dupuy, Neorama :**

Oui, tous les ateliers se dérouleront au Domaine de Certes à Audenge.

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

Parmi les critères d'analyse il y aura le bilan carbone de notre concertation.

**Monsieur Joël CONFOULAN, Interclub :**

D'accord très bien.

Autre question : puisque nous sommes dans les perspectives de définition de l'avenir de la mobilité, il est certain qu'au niveau des chiffres, cela est très important, il faut quantifier la démographie vers laquelle nous nous dirigeons et cette perspective démographique contribuera à définir des largeurs de routes, des longueurs de voies de chemins de fer ou de mobilité de vélos ou quoi que ce soit.

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

Sur ce point-là, il faut être très clair, et c'est l'échange que nous avons eu notamment avec les collectivités qui sont en charge des compétences de l'urbanisme et SCOT, ces données de contexte sont prééminentes sur beaucoup d'éléments d'analyse.

Donc aujourd'hui un projet de ce type doit pouvoir s'appuyer sur un projet de territoire qui doit être formalisé, vous avez tout à fait raison. De ce contexte-là, dépend aussi une politique en termes de mobilité donc cela passe en effet par des scénarios qui sont validés. On doit partir ici sur une hypothèse éminemment concrète où les collectivités établissent leurs propres engagements en la matière.

**Madame Christine JEAN, LPO :**

Oui, moi j'avais la même interrogation que monsieur sur les ateliers thématiques, où dès lors qu'il s'agit de construire des scénarios je me disais qu'il fallait peut-être avoir des réflexions couplées à différentes thématiques qui sont ici produites.

Je trouve intéressant ce qui a été dit à propos du côté très ouvert, de ne pas se cantonner dans des réflexions, et d'être très libres, par exemple de dire des choses qui ne sont pas directement cantonnées au transport, au déplacement alternatif ou autre mais d'être assez large dans les propositions que nous pouvons avoir.

Mon interrogation quand même est que du coup dans chaque atelier :

- 1) Est-ce que nous aurons quand même la présentation d'un certain nombre de données de cadrage pour réfléchir à ces sujets ?
- 2) Est-ce que l'objectif de chacun des ateliers est de se positionner par rapport aux objectifs de la concertation dans le cadre de chaque thématique ?

**Monsieur Renaud DUPUY, Neorama :**

C'est le cas.



**Madame Christine JEAN, LPO :**

Je partage ce qu'a dit Monsieur RENARD, sur le fait que le public a besoin d'un minimum d'éléments pour ensuite poser ses réflexions, et il est important d'apporter ces éléments et de veiller à ce qu'ils soient extrêmement lisibles et accessibles à un large public.

**Monsieur Charles LAFOURCADE, SDIS :**

En tant que chef du groupement sud-ouest donc responsable des pompiers des casernes du bassin d'Arcachon, du Val de l'Eyre, de Cestas et aussi de Saint Jean d'Illac notre territoire d'intervention dépasse un peu le schéma du Nord Bassin.

Notre problématique aujourd'hui réside dans le fait que nous avons des casernes qui assurent des secours de proximité mais de plus en plus les secours évoluent et nous devons dépasser le territoire du nord bassin puisque que nous sommes un établissement départemental.

Nous avons une caserne à Lège, nous avons une caserne au Cap-Ferret, à Andernos, à Lanton, une à Biganos et après sur la COBAS je vous en passe et sur le val de l'Eyre.

Aujourd'hui, lorsque nous voulons assurer un secours par rapport à un accident sur la RD3 à Bas Vallon on déclenche une/deux ambulances, un fourgon qui peuvent venir des casernes de Biganos, d'Andernos voire de Lège. Depuis bien des années on nous annonce la possibilité d'avoir une distribution des secours plus facile à partir d'une desserte plus facile, or à ce jour la RD3 est le seul moyen que nous avons de distribuer les secours à partir de ces casernes.

La RD3 aujourd'hui est une voie de desserte locale où il y a beaucoup de zones à 30 fortement injustifiées. Lorsque nous roulons avec les moyens de secours sur cette route-là, il est très difficile de rouler à des vitesses normales en toute sécurité que ce soit pour nous ou que ce soit pour les usagers.

Donc, nous avons quand même des soucis dans la distribution des secours sur ce secteur, il faut en être conscient. Si je compare cela par rapport au secteur de la COBAS où nous avons la voie dite rapide qui, certes, est encombrée, mais sur laquelle nous avons des voies qui nous permettent de passer sur le côté de manière sécurisée, nous avons la voie qui longe le bassin, la voie intermédiaire. Aujourd'hui distribuer les secours sur ce secteur c'est beaucoup moins compliqué que sur le nord bassin. Ça l'est beaucoup plus encore quand de la caserne de Lège nous partons sur le secteur d'Audenge et que nous nous posons la question : est-ce que nous passons par la RD3 ? Ou est-ce que nous faisons le tour par Blagon-Marcheprime ? Je vous laisse imaginer les délais que cela peut générer.

Je pense qu'il faut intégrer notre problématique dans vos critères puisque nous parlons de mobilité et dans la mobilité il y a aussi celle des secours qui doit être un petit peu rapide.

Deuxième point, nous avons, Monsieur RENARD est bien au courant, des projets de casernes, certains ont été validés sur La Teste et sur Biganos et nous en avons d'autres qui sont en attente depuis plusieurs années et qui dépendent tout simplement des choix qui seront fait demain pour implanter ces casernes à des endroits stratégiques pour distribuer les secours et partir sur des axes qui nous permettent de distribuer partout dans le département que ce soit pour un feu de forêt ou pour des secours à des personnes d'un accident.

**Monsieur Jean-Claude DUHARD, COBARTEC :**

Je reformule la critique que j'avais formulée au SCOT : bien souvent nous avons des références trop anciennes. Compte tenu du fait que la réalisation du SCOT a déjà duré 4 ans voire peut-être un tout petit peu plus, si nous faisons seulement référence (je parle des chiffres) à ces

chiffres dépassés nous allons nous planter. Je le dis d'autant plus que l'évolution démographique (cela a déjà été dit tout à l'heure mais nous y reviendrons d'une manière systématique puisqu'elle est notre problématique) évolue très fortement.

Donc, en matière de chiffrage, d'études, essayez d'avoir les données les plus récentes parce que si nous partons avec des références de 2000, 2005 voire 2010 en matière de mobilité puisqu'elle évolue très rapidement vu le développement démographique, nous allons nous planter. Essayez d'avoir des informations les plus crédibles bien entendu et les plus récentes.

**Madame Claudine CAHEDESCASSE (comité départemental de Tourisme de la Gironde) :**

Juste trois remarques, j'interviens après la mobilité des secours, donc sur quelque chose de moins essentiel qui est la mobilité des touristes, qui est moins vitale mais qui est quand même importante pour le bassin d'Arcachon. Je rappelle que le tourisme représente un emploi sur dix sur le bassin et au niveau de l'évolution démographique temporaire cela pèse un poids certain avec des gens qu'il faut transporter sur certaines périodes de l'année et notamment sur 5 mois, nous allons dire de mai à octobre, qui sont importants et à prendre en compte.

Une remarque par rapport à ce qui a été dit : c'est la dimension de l'ensemble du bassin d'Arcachon, je crois qu'il y a des mobilités sur le plan touristique qu'il faut prendre en compte avec des jalonnements qui doivent être cohérents par rapport à une destination de base du bassin d'Arcachon dans son ensemble. Je ne sais pas comment nous pourrions traiter cela mais effectivement il faut qu'il y ait une vision globale : si les gens bougent bien d'un côté, il faut qu'ils bougent aussi bien de l'autre côté et qu'il y ait un ensemble qui tienne la route. Et par rapport au fait de tenir la route, il y a une dimension importante pour nous, c'est que les touristes sont très sensibles maintenant à tout ce qui est déplacement doux, cela renforce l'attractivité des territoires.

C'est un plus pour les territoires de proposer ces systèmes là et de tenir compte d'une dimension de déplacement qui n'est pas seulement terrestre mais qui est maritime et qui peut très bien fonctionner pour ce qui est le déplacement des touristes, par exemple les bus de mer sont des solutions qui existent ailleurs, qui font leurs preuves et qui ont un grand succès. Les liaisons trans-bassin fonctionnent bien et la dimension maritime est à prendre en compte. Ici, nous parlons beaucoup de la route mais il y a un plan d'eau qu'il faut aussi.

**Monsieur Michel DAVERAT (Sepanso de la Gironde) :**

Tout cela est très intéressant, mais je ne sais pas comment nous allons faire pour convaincre le public et nos concitoyens de ce plan qui est en train de s'élaborer par le Département, et c'est bien qu'il travaille dessus, je ne doute pas de sa sincérité. Mais cela va être difficile de convaincre que derrière tout cela il y a un seul but qui est d'aboutir à une voie de contournement autoroutier que nous appelons la voie rétro-littorale.

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

J'espère que nous n'allons pas les convaincre de cela !

**Monsieur Michel DAVERAT, Sepanso :**

Justement je dis que c'est bien parti, mais j'ai bien peur que nous ayons beaucoup de mal à dire non ce n'est pas vrai, ce n'est pas cela que nous sommes en train de faire, nous sommes en train de travailler sur un plan de mobilités durables. Je suis tout à fait d'accord avec cela Monsieur RENARD. Mais je vais avoir du mal à convaincre les militants de l'association que je

représente que derrière tout cela il n'y a pas une volonté de construire cette voie littorale.

D'ailleurs, au travers des différentes interventions qu'il y a eu, il y a eu des mots qui ont été dits lorsque nous parlions de route. Nous en avons parlé à la réunion des acteurs environnementaux, une concertation pour le contournement, c'était le titre de Sud-Ouest.

Et puis je ne vois pas les acteurs du premier collège à part la COBAN qui est représentée par Monsieur TRIJOLET il n'y a pas d'autres collectivités présente.

Enfin quelles sont les compétences des différentes collectivités ? Le Département n'a plus la compétence sur les autobus, alors que nous nous tenons à faire la promotion de TCSP mais c'est une compétence de la Région, et la Région n'est pas là.

Ils ont été rajoutés sur la liste des acteurs institutionnels, c'est bien vous avez tenu compte de ce qui a été dit, c'est parfait, mais ils ne sont pas là.

Vous n'y pouvez rien, mais vous voyez un certain scepticisme par rapport au projet que nous sommes en train d'élaborer et sans faire de procès d'intention, je veux dire que cela va être difficile pour nous de justifier notre présence ici.

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

Je pense qu'un certain nombre de siècles, de traditions, sont difficiles à contrebalancer. Nous sommes, c'est vrai, dans le cadre du discours et j'entends avec beaucoup d'intérêt le fait que vous disiez qu'il n'y a pas de procès d'intention, tant mieux.

Aujourd'hui, la façon dont nous abordons cette question, c'est de dire qu'on ne peut pas réfléchir à une infrastructure routière comme étant l'alpha et l'oméga, suis-je clair dans le propos ?

Après, que nous portions tous les péchés d'avant, je suis un peu jeune pour les supporter ou peut-être trop vieux déjà.

Et, lorsque nous n'avons pas ce type de démarche on nous le reproche.

La loi a créé un cadre auquel nous nous rattachons de manière volontariste. Le Département aujourd'hui n'est pas responsable d'une antériorité de générations.

Il y a la façon de voir la bouteille à moitié pleine ou à moitié vide.

Lorsque le Département engage une réflexion de ce type-là, il est clair que l'ensemble des domaines, la responsabilité appartient au Conseil régional, que nous n'allons pas traîner par les cheveux pour venir jusqu'ici aujourd'hui, mais que nous avons invité aimablement et qui est l'instance de décision par rapport à la mise en œuvre d'un certain nombre d'outils lorsqu'il y a une réflexion sur les mobilités.

Parmi les mobilités, il y a bien sûr les déplacements doux, il y a l'utilisation de la voiture, il y a les transports collectifs de voyageurs. Jusqu'à présent, le Département a assumé cette compétence là et a peut-être un historique de ce que sont à ce jour les pratiques en la matière.

La Région s'est saisie de cette compétence depuis peu de temps. Il y a les TER et c'est au niveau régional qu'il y aura des décisions qui devront être mises en œuvre.

C'est le pouvoir de l'évocation que nous mettons en place aujourd'hui.

Nous proposons à un certain nombre d'acteurs du territoire de contribuer à une démarche d'évocation des uns et des autres.

Les collectivités du territoire de la COBAN sont non seulement associées pleinement à la démarche, mais parce que nous sommes dans l'ordre du pragmatisme au niveau du Département, elles ont été rencontrées sur le contexte de ce que nous mettons en œuvre et elles nous ont dit y adhérer.

Je crois que nous n'avons pas pu être plus clairs que de leur dire qu'un projet de voie littorale aujourd'hui, ce n'est pas un projet de déplacements durables du territoire.

Il y a à intégrer un certain nombre de données où la mise en œuvre appartient soit à la Région ou soit aux collectivités sur le terrain qui ont déjà travaillé, et nous sommes aussi sur un schéma sur lequel, pour passer du discours à la crédibilité il y a des actes à poser à travers les SCOT, à travers les décisions qui sont à mettre en œuvre.

Aujourd'hui, Monsieur DAVERAT, est-ce que nous devons regarder la partie qui ne se remplira potentiellement jamais ou celle qui est susceptible de se remplir ? Est-ce qu'aujourd'hui il y a encore une crédibilité sur une démarche à laquelle aspirent les uns et les autres ?

Je trouverais dommageable qu'on nous dise « de toute façon vous avez beau dire ce que vous dites, de toute façon on sait que vous allez faire autre chose ». Je n'ai qu'une trentaine d'années de mandat derrière moi et je sais que c'est un propos qui est tenu régulièrement.

Heureusement qu'en tant qu'élu nous avons l'espoir que de temps en temps la parole vaut l'homme et de temps en temps nous pouvons constater que nous ne sommes pas totalement des personnes qui essayons de détourner l'attention de nos concitoyens.

Je crois avoir été clair sur le propos en disant que l'intitulé doit être du domaine de la sémantique pour faire passer un certain nombre d'objet volants comme étant des jets.

En l'occurrence, le Département dit ce n'est pas notre pratique.

Vous savez très bien que dans ce domaine-là par exemple, le département de la Gironde s'est illustré dans le cadre du plan départemental des déchets pour faire en sorte qu'il y ait une co-construction, et ce plan départemental des déchets a été voté à l'unanimité moins une voix d'abstention.

Donc je ne sais pas si nous aurons la même excellence sur ce type de projet. Le Département est très clair par rapport aux autres collectivités et autres acteurs sur le fait que notre action est dépendante aussi de la propre crédibilité de leur démarche.

**Monsieur Laurent TRIJOLET, COBAN :**

Nous sommes au moins deux dans le corps des comités institutionnels puisque le parc naturel régional est là, indépendamment de la présence bien évidemment du maître d'ouvrage de la démarche.

Je comprends la prudence par rapport à une démarche qui est nouvelle. Mais justement, je pense qu'il faut donner crédibilité a priori à ce type de démarche parce que justement elle est nouvelle.

Nouveau cadre : ça été rappelé en propos liminaire du fait de l'ordonnance d'août 2016 : la genèse de l'ordonnance, le drame de Sivens, la commande du Président de la République de l'époque, de donner un nouveau cadre à la capacité des maîtres d'ouvrage de penser la façon de faire ensemble le projet.

C'est vrai qu'en France nous ne sommes pas particulièrement aujourd'hui en pointe par rapport à d'autres pays sur notre capacité à faire ensemble un projet. Nous aurons peut-être tous du mal à sortir de l'objet que nous défendons a priori et qui nous amène à être des représentants de telle ou telle institution ou de telle ou telle association.

Ceci dit c'est pour moi l'enjeu, et je vous avoue ma curiosité à connaître et à suivre ce débat justement parce que nous sommes peut-être à la genèse d'une démarche de progrès en matière de constructions ou de l'action publique locale.

J'irai au-delà de l'enjeu tel qu'il est posé là c'est-à-dire : comment peut-on faire en sorte que le projet porté par l'acteur public qui initie la démarche s'en trouve bonifié ?

Nous pouvons aussi porter l'intérêt sur en quoi cette initiative-là peut permettre une meilleure cohérence des acteurs publics et de leurs politiques entre elles. Il n'y a pas qu'un acteur en matière de mobilité, il y en a même une foultitude, au moins la commune évidemment, l'intercommunalité, le Département, la Région et bien d'autres encore...

Je pense qu'il ne faut pas faire le procès a priori de la démarche parce que c'est justement une démarche qui est volontaire, cela a été dit plusieurs fois, et qui s'inscrit dans une logique plutôt innovante.

La présence de la garante de la CNDP est là pour en témoigner. La CNDP promeut des outils particulièrement innovants en matière d'association du citoyen.

Aujourd'hui, nous sommes plutôt dans une stratégie d'échec de la façon dont nous pouvons associer le citoyen, le mobiliser et ne pas mobiliser que ceux qui ont un intérêt à ce que le projet ne se fasse pas.

On sait bien que lorsque nous bougeons et que nous organisons quelque chose nous avons plutôt tendance à agglomérer celles et ceux qui ont plutôt un intérêt à ce que cela ne se fasse pas.

Quelle est notre capacité aujourd'hui à faire remonter une parole collective, à faire en sorte que l'intelligence collective nous permette de construire un projet qui soit juste meilleur, pas forcément excellent, mais au moins meilleur, et de participer à la cohérence de l'action publique ? C'est un enjeu démocratique, c'est probablement aussi un enjeu salutaire pour l'action publique locale, que je défends pour qu'elle soit bien appropriée, bien délivrée. C'est aussi un enjeu pour que nous arrivions à mieux faire en sorte que l'action publique soit construite avec les principaux usagers et les bénéficiaires, et puis pourquoi pas, que le ou les projets qui pourraient sortir de cette démarche s'en trouvent plus cohérents et plus pertinents et bonifiés.

**Madame Cathy NAVROT (parc naturel régional des Landes et de Gascogne) :**

Je voudrais revenir sur la phase préparatoire à la concertation préalable et notamment à ses ateliers thématiques qui commencent demain.

Vous nous avez parlé Monsieur RENARD du fait d'avoir des éléments de langage que nous partageons tous pour pouvoir parler même de ce que nous ne connaissons pas.

Nous avons parlé aussi de données qui seraient disponibles par rapport à de nouvelles études. Ma question: est-ce que ces données vont être diffusées avant les ateliers parce qu'il y a un gros travail, pour les personnes qui vont venir aux ateliers, d'appropriation, de digestion ..., je dirai pour pouvoir ensuite être force de propositions et pouvoir échanger? Ne serait-ce aussi que de partager avec d'autres personnes au sein de ses propres instances.

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

Par rapport à ces éléments-là, nous pouvons tout à fait entendre la demande du parc naturel. Aller en atelier pour découvrir la matière qui va être présentée, ce n'est pas gage de la meilleure efficacité de la communication entre les uns et les autres et cela ne permet pas peut-être d'enrichir et de modifier telle ou telle approche.

**Monsieur Frédéric PERRIERE, DGA du Département :**

Nous essaierons de vous envoyer le plus possible les éléments avant sur chacune des phases d'ateliers. Il y a plusieurs temps d'ateliers qui permettront de réagir, par exemple lors du deuxième temps d'ateliers sur ce qui aura été vu et distribué lors du premier temps. C'est-à-

dire en clair, il y a trois semaines environ entre le premier et le deuxième temps, donc il y a aura un mois pour intégrer, discuter, dialoguer, éventuellement revoir des choses par rapport à ce qui aura été dit sur le premier temps d'atelier.

C'est aussi pour cela que ces ateliers-là vont se succéder à échéance d'un mois et comme nous l'avons dit tout à l'heure il se peut qu'en fonction de comment avanceront les ateliers que l'on rajoute peut-être une salve derrière pour se laisser le temps qu'il faut pour que chacun s'approprie bien l'ensemble des sujets, ait le temps de poser les bonnes questions et que l'on ait tous collectivement le temps d'y répondre.

Donc, nous essaierons le plus possible du coup de faire de l'inter-atelier et de faire des réponses. Cela n'est pas toujours possible parce qu'entre aujourd'hui et les ateliers il y a deux jours, donc cela n'est pas toujours évident.

Mais, chaque fois il y aura le temps nécessaire, vous aurez du temps c'est-à-dire à peu près un mois entre deux phases de concertation qui permettra de faire cette exercice.

**Madame Marie-Hélène RIQUIER, CEBA :**

Je reviens sur deux choses.

Nous devons nous entendre sur le vocabulaire, donc je propose, au lieu de dire *l'attractivité limitée*, que j'ai probablement mal comprise, de parler *d'offre limitée*. Est-ce que ça vous paraîtrait plus judicieux ?

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

Alors pour rebondir un peu sur ce qu'a dit Monsieur TRIJOLET, aujourd'hui il y a des outils qui existent mais qui n'ont pas l'efficacité que l'on souhaiterait. Lorsque nous avons du transport collectif et qu'il a un cheminement à la vitesse du pas, cela veut dire que nous ne sommes pas sur quelque chose qui est attractif.

L'offre est existante, insuffisante peut-être, et elle est d'une attractivité limitée aussi par rapport au contexte.

Mais au-delà de la sémantique, je suppose que vous êtes d'accord qu'à l'heure actuelle les modalités de transports collectifs n'ont pas le degré d'efficacité qui amènerait à ce qu'il devienne un mode alternatif dont les citoyens se saisiraient aujourd'hui. Ce n'est pas le transport collectif qui n'est pas attractif en tant que tel, c'est que l'offre de transport collectif sur un territoire qui est régulièrement engorgé et pas uniquement durant la période estivale, parce que sur cela aussi il faut que nous soyons très clairs, le Département dans la démarche ne positionne pas son projet pour traiter des pics de fréquentation. La démarche qui est faite au niveau du département est au sujet d'un constat d'un engorgement et d'une non fonctionnalité d'infrastructures tout au long de l'année avec un aspect paroxystique au niveau de la période touristique.

**Madame Marie-Hélène RIQUIER, CEBA :**

Ça se discute.

Par ailleurs, la méfiance que nous pourrions peut-être rencontrer auprès du grand public vient peut-être du titre initial de votre démarche qui parle de voie rétro-littorale, la presse, tout le monde parlait de voie... et les premiers documents qui ont été émis, y compris l'arrêté préfectoral qui pour les inventeurs naturalistes, partaient d'un tracé.

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

Je renvoie vers les propos tenus précédemment sur le changement d'approche. Le Département a demandé à ce que l'arrêté préfectoral soit corrigé.

**Monsieur Joël CONFOULAN, Interclub:**

Je propose que dans la composition du collège des acteurs socio-économiques, les représentants du développement économique des collectivités ainsi que les acteurs de la santé soient intégrés.

**Monsieur Renaud DUPUY, Neorama :**

Le comité consultatif est une instance de représentation, les acteurs invités sont beaucoup plus larges.

**Monsieur Jean-Louis CONFOLANT, Chambre de Commerce et d'Industrie de la Gironde (CCI) :**

J'avais compris qu'on parlait d'une voie rétro-littorale au départ... Je souhaite attirer votre attention sur trois points : les déplacements domicile-travail, les plans de déplacements inter-entreprises, et un questionnaire en cours à ce sujet, élaboré par la CCI.

**Monsieur Frédéric PERRIERE, DGA du Département :**

Je souhaiterais que le Département soit destinataire du questionnaire, si c'est possible.

**Madame Marie-Hélène RIQUIER, CEBA :**

Une communication presse est-elle prévue pour informer du changement d'approche ?

**Monsieur Alain RENARD, vice-président du Département :**

C'est prévu, mais le Département ne maîtrise pas l'expression de la presse.

**Monsieur Christian MEJAOURI, Association Inercycles Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre :**

Je vous confirme la participation de l'association aux ateliers. Pourriez-vous définir ce qu'est déplacements durables ?

**Monsieur Michel DAVERAT, Sepanso :**

Des comptes rendus sont-ils prévus ?

**Monsieur Alain LEDUC, Chef de projet du Département :**

Tout à fait, ils sont déjà en ligne sur gironde.fr pour les premières rencontres.

**Monsieur Jean DUHARD, COBARTEC :**

Je tiens d'ailleurs à souligner l'objectivité des premiers comptes rendus.

*Clôture la séance*