

Projet de déplacements durables du nord Bassin

Compte-rendu de la réunion publique d'ouverture du 15 mai 2018 à Biganos

La réunion publique d'ouverture du 15 mai 2018 qui s'est tenue à l'espace culturel de Biganos, de 18h30 à 21h30, a réuni environ 90 participants.

I. Déroulé de la présentation

INTRODUCTION

Bruno LAFON, Maire de Biganos, Président de la COBAN

Mesdames et messieurs les élus, représentants du Conseil Départemental, représentants d'associations, mesdames et messieurs et chers amis, la ville de Biganos est honorée d'avoir été choisie pour la tenue de cette première réunion publique sur le projet de déplacements durables du nord Bassin. Ce choix peut sembler naturel, car Biganos, au vu de sa position géographique et de son évolution, occupe une place centrale dans ce territoire. Du fait de cette position, la ville connaît aussi, certes, des soucis spécifiques, mais la commune bénéficie d'une situation parfaite entre Bordeaux, le sud-est du département, les Landes et le Bassin d'Arcachon. Ce n'est donc pas un hasard si nous nous retrouvons ici ce soir. Ces projets – je dis bien « ces projets » car il ne s'agit pas d'un seul projet – prennent en compte l'histoire de tout ce qui a pu être écrit ou projeté depuis de nombreuses années, avec l'évolution des modes de vie et des pratiques de mobilité. À l'époque, j'accompagnais mon père avec son tracteur et ses barriques de résine, le long de l'actuelle RD3, et on ne pouvait s'imaginer qu'un jour, cette route serait empruntée par 12 000 véhicules quotidiens. L'évolution a été importante et elle se poursuit. C'est pour cela qu'ensemble, les collectivités vont devoir relever ce défi. Il y a la COBAN qui est aujourd'hui une Communauté d'agglomération et qui met en œuvre un plan de mobilité. Puis il y a le Département. Je me félicite de cette première réunion ainsi que de l'organisation de cette concertation. Je suis élu mais aujourd'hui on n'impose plus sur un sujet tel que celui-ci. On concerta, et c'est tout l'objet de cette démarche engagée avec vous. D'un autre côté, il faut savoir où et quand s'arrête la concertation, et de quelle façon. Il faut, à un moment donné, trouver l'équilibre, le plus petit dénominateur commun permettant de trouver une solution pour aboutir à un projet le plus partagé possible. Cette réunion est la première d'une série, qui auront lieu sur tout le territoire pour aller à votre rencontre.

Alain RENARD, Vice-Président du Département

Merci monsieur le Maire, Président de la COBAN. Mesdames et messieurs les élus, Mesdames et messieurs les représentants d'associations et citoyens présents ce soir. C'est aujourd'hui le début d'un cycle. Il y a déjà eu une pré-concertation avec les acteurs du territoire, qui s'est achevée début 2018. J'avais rappelé en ce début d'année le contexte dans lequel le Département de la Gironde se saisissait de ce dossier. Ce contexte a évolué, il est marqué par le fait que de grandes infrastructures, quelles qu'elles soient, doivent aujourd'hui répondre à des besoins de démocratie locale, à un certain nombre d'exigences

environnementales et à un certain rapport en termes de coût/efficacité. Il faut aussi qu'il y ait une cohérence tant du point de vue des réponses à apporter par rapport aux besoins, que par rapport à l'espace et au temps dans lequel on se situe. L'approche que nous avons sur ce projet est aussi due au regard particulier porté par le Président Gleyze. Il faut bien avoir conscience que les déplacements ne peuvent plus être aujourd'hui pensés comme une simple question d'infrastructure. La loi a prévu que chacune des collectivités ait un certain nombre de compétences : l'Etat, la Région, le Département, l'intercommunalité, les communes. Ce partage des compétences doit être pris en compte, de même que la responsabilité sociétale citoyenne. Le projet que nous portons aujourd'hui doit s'intégrer dans cette architecture-là, qui est complexe et qui intègre plusieurs niveaux et types de contraintes, environnementales notamment. Il y a aussi les projets, les schémas de cohérence territoriale, les documents d'urbanisme, mais également des schémas mobilité tels que la COBAN les a élaborés pour des déplacements plus ou moins lointains et immédiats de proximité. Sans entrer trop dans le détail, je voudrais vous donner un ou deux éléments de contexte. Les transports collectifs de voyageurs sur la métropole bordelaise, cela représente 12% déplacements. Il y a 10 ans c'était 11%, on a donc progressé de 1%. Dans le même temps, les déplacements en voiture sont passés de 60% à 50%. Mais l'évolution la plus importante pour les habitants de la métropole s'est faite vers les déplacements doux, à vélo ou à pied.

La démarche que nous engageons aujourd'hui vise à identifier de quelle façon nous projeter dans l'avenir. C'est cela qui importe. Dans le « Tire-Bouchon » de *Sud-Ouest*, les journalistes m'ont taquiné car je n'ai pas voulu parler de chiffres sur ce projet. Mais ce que je veux dire, c'est que parler d'une infrastructure ou de mobilité c'est se poser toutes les autres questions. Ne nous focalisons pas seulement sur un coût mais plutôt sur une notion de coût/avantages. Vous avez dans la plaquette de présentation des scénarios des chiffres, avec des coûts différenciés. Il faut savoir que les coûts avancés ici sont des coûts très dégrossis qui ne concernent que l'aménagement, et n'intègrent pas les coûts de fonctionnement. La méthode de travail proposée est participative. Aujourd'hui nous avons une réunion publique et après-demain, nous en avons une autre à Andernos. Cela correspond à une volonté de notre part de mettre à votre disposition des documents, de vous offrir des possibilités de dépôt de contributions et d'accès à l'information. Les réponses ne seront pas forcément celles que vous souhaitez mais les choix qui seront faits seront argumentés. La période du 14 mai au 30 juin va être intense. Nous avons sollicité les communes du territoire pour contribuer à la bonne information de tous. Et durant ce mois et demi, nous irons à la rencontre de tous les habitants du territoire, avec un souci d'accessibilité, tout en n'occultant pas la technicité de ces questions. C'est un projet qui est dans un espace de temps et qui passe par un certain nombre d'actes et de décisions. Il est porté par le Département de la Gironde mais aussi par d'autres collectivités. Ce sur quoi nous nous engageons, c'est de nous assurer de la compatibilité des engagements et solutions. Aujourd'hui, plusieurs constats nous conduisent à repenser globalement et durablement la mobilité sur le territoire : la faible attractivité des modes de déplacements alternatifs à voiture, les difficultés de circulation sur la RD3, l'insécurité des déplacements, la nécessité de préserver l'environnement exceptionnel du Bassin. Les besoins en matière de mobilité sont anciens, mais on ne peut aujourd'hui y répondre que de manière globale et coordonnée. La réponse à apporter doit avant tout tenir compte de la population permanente : celle qui vit toute l'année sur le territoire en question. C'est l'aménagement du territoire pour les habitants du nord Bassin, avec un engagement clair des collectivités en matière de choix quant à l'urbanisation.

Voilà de manière globale le contexte de la concertation qui s'impose à nous et qui s'inscrit dans le fonctionnement social du début de ce XXI^e siècle. Le Département a souhaité que nous puissions apporter des garanties à cette concertation. Par un choix volontaire, le Président Gleyze a souhaité que nous soyons accompagnés par la Commission nationale du débat public (CNDP) et une garante, Madame Hélène Sarriquet.

INTERVENTION – LE RÔLE DU GARANT

Hélène SARRIQUET, *Garante de la concertation préalable nommée par la Commission nationale du débat public*

Je vais essayer de vous retracer ce qu'est la Commission nationale du débat public et mon rôle de garante. Mon souhait, pour cette concertation, c'est que l'on fasse évoluer les positions des uns et des autres pour arriver à un projet qui soit partagé et le fruit d'une véritable intelligence collective. Cette manière d'appréhender un projet s'insère dans une démarche mondiale qui a commencé dès le début des années 1980, avec un certain nombre de textes et de conventions, tels que la charte mondiale de la Nature (1982), la convention de Rio (1992), la convention d'Aarhus (1998).

La CNDP est la Commission nationale du débat public. C'est l'outil au niveau national de la participation du public. Créée en 1995 par la loi relative au renforcement de la protection de l'environnement-Barnier, devenue Autorité Indépendante en 2002 avec la loi sur la démocratie de proximité, la CNDP est présidée depuis mars 2018 par Chantal Jouanno. Elle veille au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets ayant des impacts significatifs sur l'environnement, au travers de la méthodologie et des outils utilisés. L'objectif est d'informer les citoyens, de favoriser la participation du public aux décisions publiques et de faire en sorte que leur point de vue soit pris en compte dans le processus de décision.

Pour ce faire, la CNDP compte sur un vivier de 250 garants en fonction. Le garant est le personnage incontournable mais aussi que celui qu'on n'entend pas, comme s'il était en coulisse vis-à-vis du public. Je n'interviens pas sur le fond du projet. Je ne suis pas là pour faire passer le projet, ni pour favoriser telle ou telle association. Je travaille en bonne intelligence avec le maître d'ouvrage, mais je travaille pour la CNDP. Je veille à ce que les propositions des associations, des acteurs et du public soient entendues. Lors d'une phase de pré-concertation, j'ai veillé à ce que soient pris en compte et publiés tous ces éléments ainsi que les différentes contributions qui ont pu être faites. Pendant la concertation qui s'ouvre, je suis garante des caractéristiques et de la pertinence des outils d'expression du public, ainsi que de la qualité d'écoute du porteur de projet et des réponses apportées aux questions posées par le public. C'est un rôle d'observation, de rappel du cadre et, si besoin est, de recours. Après la concertation, ma principale fonction sera de rendre compte. Je rédigerai un bilan de la concertation préalable retraçant les différents temps et les conditions de déroulement de la concertation, et répondant à 4 questions : le public a-t-il été suffisamment informé ? A-t-il pu s'exprimer ? A-t-il obtenu des réponses à ses questions ? La concertation a-t-elle permis de mettre en exergue des points de convergence et de divergence ?

Je voulais finir sur un dernier point, les engagements que je prends. Je m'engage à veiller à ce que les débats soient argumentés, pour aboutir à un projet co-construit et admis par la majorité. L'essentiel, c'est de s'écouter et d'avancer ensemble. Je veillerai à la transparence sur le projet, en m'assurant qu'un maximum d'informations soit partagé. Le 14 mai au matin

même, tout n'était pas encore en ligne sur la page internet du projet, mais maintenant tout est bien en place. C'est à cela que je veillerai, et si quelque chose ne fonctionne pas, il faut me le signaler. Il faut que tout le monde puisse s'exprimer. Dans l'exercice de mes fonctions, je bénéficie de l'appui et soutien de Jean Marc Rebière et de la CNDP.

PRÉSENTATION DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Renaud DUPUY, *Directeur de NEORAMA*

La concertation préalable se déroule du 14 mai au 30 juin 2018 et vise à informer le public sur les données du projet, recueillir les observations qu'il suscite, faire émerger des propositions pour l'enrichir. Elle doit permettre : d'informer sur le projet, d'organiser le partage d'informations et l'écoute des avis exprimés, de recueillir tout au long des études, des avis sur l'opportunité du projet, ses enjeux et impacts, d'associer le public à l'élaboration du projet, de débattre sur les modalités d'information et de participation du public à l'issue de la concertation préalable, de faire connaître les décisions prises sur le projet afin de favoriser la participation des acteurs et du public.

La concertation préalable comprendra 15 temps de concertation organisés du 14 mai au 30 juin pour permettre à chacun de s'informer, s'exprimer et participer à l'élaboration du projet : 2 réunions publiques d'ouverture ce soir et après-demain à Andernos, 5 temps d'échange avec les habitants, 2 ateliers participatifs ouverts au grand public permettront de hiérarchiser les scénarios du projet, avec également un dispositif dédié aux publics spécifiques, et enfin 2 réunions publiques de clôture avec un format différent car on aura écouté et recueilli les avis et on en fera la synthèse.

Pendant toute cette période, vous pouvez formuler des avis, faire des propositions via une rubrique participative sur le site internet du Département, sur les registres en mairie, via un questionnaire mis à disposition en mairie et en version numérique sur la page dédiée au projet du site gironde.fr, et auprès de la garante par mail ou par courrier.

À l'issue de la concertation, dans un délai d'un mois après la fin de la concertation, la garante établira un bilan de celle-ci et résumera la façon dont elle s'est déroulée. Le document sera transmis à la CNDP, aux porteurs de projet puis rendu public sur le site internet dédié au projet. Dans un délai de deux mois après la publication du bilan, seront publiées sur le site internet dédié au projet les mesures jugées nécessaires par les porteurs de projet pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

PRÉSENTATION DU PROJET

Alain LEDUC, *Chef de projet, Département de la Gironde*

En tant que chef de projet, je vais vous proposer les 3 scénarios soumis au débat pour cette concertation. Ils ont été élaborés en association avec les collectivités partenaires : la COBAN, la Région Nouvelle-Aquitaine, les 8 communes concernées et le SYBARVAL. Ma présentation se déroulera en cinq temps : 1) les études de diagnostic réalisées entre 2017 et 2018, 2) la pré-concertation avec les acteurs (octobre 2017-janvier 2018), 3) Les 2 schémas « mobilités » et « modes doux » de la COBAN, 4) Comment faire évoluer le système des mobilités ? 5) Les 3 scénarios proposés aux débats de la concertation

Les études sont toutes accessibles sur le site du projet et vous en trouverez une synthèse dans le dossier de la concertation mis à votre disposition ce soir. Il y en a une étude qui concerne la sensibilité des milieux naturels, une qui concerne les déplacements et les aspects socioéconomiques et une dernière pour d'autres aspects environnementaux. Concernant le diagnostic territorial, il met à jour la singularité du territoire selon trois aspects. En termes d'attractivité, tout d'abord, on a une évolution de la population avec +12% en 5 ans entre 2008 et 2013. Chiffre plus important que pour le niveau national et départemental. Le tourisme se caractérise par un triplement de la population l'été, et un territoire qui comporte 44% des résidences secondaires et 55% des hébergements marchands du Barval (Bassin d'Arcachon / Val de l'Eyre). La richesse de son environnement : le bassin, la forêt, les milieux naturels, les loisirs. Le deuxième aspect de la singularité de ce territoire concerne les besoins de déplacement. Il n'y a pas de ville centre mais un territoire polarisé, un éclatement de la population, une concentration de population et de services en de multiples endroits (centres-bourgs, hameaux, portes d'entrée multiples, etc.) avec comme conséquence de nombreux pôles générateurs de déplacements parmi lesquels on va trouver les centres urbains, les établissements scolaires, les zones d'activité, les pôles de santé. Le troisième aspect de cette singularité du territoire concerne la mobilité. La mobilité est une problématique ancienne sur ce territoire, qui bénéficie toutefois d'une offre réelle : réseau TER au sud, lignes de bus interurbaines TransGironde (610 et 601), pistes cyclables (50 km), transport de proximité, aires de co-voiturage (12 et 3 en projet). Mais cette offre n'est pas adaptée aujourd'hui. Il y a des insuffisances au niveau des interconnexions, des fréquences, de la rapidité et de la sécurité pour les transports collectifs. On observe une forte dépendance à la voiture (avec 85% des déplacements domicile travail en voiture et une très forte motorisation des ménages (93%)), une part modale des transports en commun très faible (3,1%) et une accidentologie très élevée sur le réseau routier (347 accidents avec 60 tués en 10 ans).

Le deuxième point de ma présentation concerne la pré-concertation que l'on a organisée entre octobre 2017 et janvier 2018. 106 personnes ont participé à cette pré-concertation. On avait sollicité une centaine d'organismes. 61 sont venus. Cette pré-concertation a travers 9 ateliers de travail a permis d'identifier les enjeux du projet. On a travaillé autour de 4 grandes thématiques : le développement économique et l'attractivité du territoire, la forêt et la sylviculture, les mobilités et, la préservation de l'environnement. Cette phase a permis de faire ressortir les principaux enjeux à prendre en compte pour le projet : la préservation du cadre de vie de ce territoire, la préservation des milieux naturels, l'amélioration des offres de déplacement alternatives à la voiture, la sécurisation des déplacements et des interventions des secours, la cohérence du projet avec le développement du territoire, l'accessibilité physique et géographique des infrastructures et services. De manière assez large, il a été admis qu'il n'était pas souhaitable que cette démarche se conclue par un statu quo. Les acteurs impliqués dans la pré-concertation ont fait de nombreuses propositions. Au-delà des 7 contributions volontaires proposées par certains acteurs, de nombreuses solutions ne faisant pas toujours consensus ont été envisagées : l'amélioration des solutions de déplacement alternatives à la voiture par les transports en commun, la mobilité douce, ou le covoiturage ; l'amélioration de la connexion entre les modes de transports par des pôles d'échanges, le rabattement et la desserte des pôles d'activités ; l'optimisation du réseau routier existant ; la communication et la sensibilisation des publics y compris touristiques.

A l'issue de cette phase, les porteurs du projet ont retenu 5 objectifs pour le projet : faire évoluer le système global des mobilités, améliorer l'attractivité des transports collectifs, développer les reports d'usage de la voiture vers d'autres modes de déplacement, faciliter et

sécuriser la pratique du vélo et de la marche, participer au développement apaisé et sécurisé des territoires puis redonner à la RD3 sa vocation de desserte locale.

Le troisième élément qui a permis de bâtir les scénarios, sont les deux schémas « mobilités » et « modes doux » de la COBAN, validés le 13 février 2018. Ils proposent 25 actions concrètes pour améliorer la mobilité de façon plurielle sur le territoire. L'objectif de ces schémas : planifier la politique de mobilité de la COBAN, et apporter des solutions concrètes aux habitants afin d'améliorer les conditions de déplacement pour tous les modes de transports. Rien n'empêche que d'autres actions viennent compléter ces schémas concernant les modes actifs et pour accompagner et changer les comportements. Par ailleurs, le projet de déplacements durables vise à renforcer l'efficacité des actions proposées par la COBAN.

Aussi, les 3 scénarios proposés dans le cadre du projet comprennent un même socle commun d'actions issues des deux schémas de la COBAN : amélioration de l'offre existante en transports collectifs, renforcement des pôles d'échanges existants, aménagements de sécurité afin d'améliorer les modes actifs, implantation de 5 carrefours de mobilité dans les centres urbains, incitation et accompagnement à la mise en œuvre des plans de mobilité, développement d'une fonction de conseil en mobilité, mise en œuvre d'une gouvernance partagée de la mobilité.

La question que l'on s'est posée en bâtissant ces scénarios, est « comment faire évoluer le système des mobilités » ? On vous propose d'illustrer une partie de la réponse à travers trois axes. Le premier axe, vise à favoriser le report modal et à améliorer l'intermodalité. On propose la création de pôles d'échanges en essayant de les rapprocher des centres de vie. Le deuxième axe, vise à améliorer l'attractivité des bus. Cela a largement été débattu durant les ateliers de fin d'année. Une forte demande a été exprimée pour des bus plus performants y compris en termes de vitesse commerciale. On a retenu l'idée de tendre progressivement vers des solutions en site propre visant à mieux desservir les centres générateurs de déplacements. Pour créer des sites propres, on peut mettre des couloirs dédiés au niveau du franchissement des carrefours ou des giratoires, ou des navettes de petites capacités de 10-15 places empruntant la piste cyclable dans les zones urbanisées. Une telle évolution suppose que l'on soit capable d'apaiser fortement le trafic. Le troisième axe, vise à favoriser la vie locale et à apaiser la circulation sur la RD3 par la réduction du trafic, l'interdiction d'accès à certains usagers puis la création de zones de circulation apaisée.

Nous proposons donc trois scénarios. Le scénario 1 propose un projet de moindre coût et de moindre impact environnemental, puisqu'on a souligné l'importance de la sensibilité de ce territoire. Ce scénario comprend : le socle commun d'actions issues des schémas « mobilités » et « modes doux » de la COBAN – implantation de 5 carrefours de mobilité dans les centres urbains pour une meilleure connexion entre les modes de déplacements, l'amélioration des transports collectifs existants (ligne Transgironde n°610, transport à la demande), le renforcement des pôles d'échanges existants de Marcheprime et Biganos – ainsi que la création de 2 bretelles de liaison routière à Blagon entre la RD106 et la RD5) et à Marcheprime entre la RD5 et la RD1250. Ensuite, les scénarios 2 et 3 sont deux projets qui améliorent l'attractivité des transports en commun et qui recherchent un apaisement de la RD3. Assez similaires sur un certain nombre d'aspects, ils comprennent le socle commun d'actions décrit pour le scénario 1, la création de 5 pôles d'échanges secondaires en retrait des secteurs urbanisés, la mise en place de liaisons entre les centres urbains et les pôles d'échanges secondaires par des navettes et pour les piétons et cyclistes, des aménagements de sécurité pour les piétons et cyclistes, le développement des liaisons cyclables

intercommunales, la poursuite de la transformation de la RD3 en voie urbaine, et deux options routières de raccordement : un contournement de Lège au nord, et une liaison avec l'échangeur n°1 de l'A660 au sud. La principale spécificité du scénario 2 réside dans la transformation des pistes forestières 209/210 en voie routière de délestage pour capter 15 à 25% du trafic de la RD3. Le scénario 3 est basé sur le même principe. Sa particularité est de poursuivre la transformation de la RD3 en voie urbaine avec des zones de circulations apaisées, prévoir la création d'une nouvelle ligne de bus interurbaine en connexion avec le pôle intermodal de Marcheprime associée à la priorisation des transports en commun aux carrefours avec évolution vers un fonctionnement partiel de type transport en commun en site propre, et l'utilisation des emprises d'une ligne RTE pour la création d'une voie rétro-littorale afin de capter 25 à 35% du trafic de la RD3.

Échanges

Renaud DUPUY, NEORAMA – Je pense que vous avez toutes les informations sur le projet et la concertation. Maintenant, nous avons une heure et quart pour débattre.

Monsieur BLANC, habitant d'Audenge et riverain de la RD3 – On a oublié de parler dans la présentation de la RD5E qui compte un trafic important. Étant classée à plus de 10 000 véhicules par jour, la RD3 est soumise à un décret et à un arrêté préfectoral. En regardant les scénarios, je me suis attaché à leur efficience. Dans le meilleur des cas, on arrive à -35% de trafic sur la RD3. Ça ne résout donc pas entièrement le problème, mais cela réduit juste assez le trafic pour passer en dessous du seuil de 10 000 véhicules par jour. Du coup, j'ai bien peur que la RD3 ne devienne plus une priorité. Si elle est déclassée de son cadre légal, elle n'est plus une priorité. Qu'en est-il aujourd'hui ? Le décret ministériel et l'arrêté préfectoral précisent que s'il y a plus de 10 000 voitures/jour, alors il convient d'agir en priorité sur un axe. C'est un décret qui date du début des années 1990 et qui fait qu'on est obligé d'améliorer la situation. Sur le plan cadastral de la mairie d'Audenge, Madame Le Yondre le sait très bien, la RD3 est une zone de bruit et de pollution jusqu'à 300 mètres de distance à partir de l'axe médian quand on roule à 70km/h, et jusqu'à 100 mètres quand on roule à 50. Sur un axe comme ça, ceux qui ont la compétence des voiries ont une obligation d'améliorer les résultats. Une efficacité de 35%, dans le cadre du scénario 3, nous ferait passer en dessous des 10 000 véhicules par jour. Ce dont j'ai peur, c'est que dans le cadre d'une gouvernance où l'intérêt général est la somme des intérêts particuliers, on ne parvienne pas véritablement à régler efficacement les problèmes.

Alain RENARD, Vice-Président du Département – On constate un mélange de différents types de circulations sur la RD3 aujourd'hui. De par cette utilisation multiple, la RD3 n'est aujourd'hui pas fonctionnelle ni opérationnelle en tant que route départementale. Aujourd'hui, la RD3 ne permet pas de circuler dans de bonnes conditions de sécurité, sonores, etc. Il y a les décrets et les textes que vous évoquez. Mais au-delà des textes, il y a avant tout un usage de cette voie qui se préoccupe peu des décrets. Aujourd'hui on a des thromboses et une mauvaise circulation très concrète au quotidien. Il n'y a pas une priorité au détriment du reste. Aujourd'hui on sur une approche des mobilités dans leur ensemble pour un territoire. Quand on voit l'augmentation de la population de facto, on a de plus en plus de monde qui emprunte les différents modes de transports. On ne peut pas continuer sans poser une réflexion d'ensemble sur ces questions-là.

Jean Luc GAY, habitant de Lanton – Dans la présentation des scénarii, vous avez parlé longuement de pôles d'échanges en arrière des secteurs urbanisés, et vous n'avez pas fait

remarqué qu'il y avait déjà des pôles très proches des secteurs urbanisés. Sur Lanton par exemple, il y a déjà un pôle et je le connais bien. On peut trouver d'autres solutions par rapport à ce que vous proposez dans les scénarios.

Alain RENARD, Vice-Président du Département – Lors des réunions de cette concertation, vous aurez justement l'occasion de faire connaître ce type de solutions.

Jean DUBEDAT, habitant de Biganos – Je suis utilisateur de la piste cyclable, et je peux vous dire qu'elle n'est absolument pas utilisée en hiver. Je m'interroge donc sur l'usage du vélo que vous prévoyez entre les pôles d'échanges et en lien avec les centres de vie. Prévoyez-vous de mettre en place des systèmes de vélos en location ? Pensez-vous réellement que ces pôles vont permettre l'utilisation du vélo ? Je m'interroge sur le fait que les scénarios retenus font la part belle aux véhicules à moteur. Je m'attendais plutôt à une ligne de tram mais c'était sans doute un rêve.

Alain RENARD, Vice-Président du Département – Dans ce projet, il y a différents niveaux de responsabilité mis en œuvre et différents niveaux de services. On entend favoriser la pratique du vélo et de la marche à pied. Il y a des incitations mais aussi des pratiques dont nos concitoyens doivent se saisir. Vous parlez de transports en commun, on en parle aussi. La mise en place de navettes est une solution qui fonctionne sur d'autres territoires. Ce sont des outils dont on n'a pas encore l'habitude aujourd'hui, mais dont les usagers peuvent se saisir. Par rapport à la question du tram train, c'est un projet connu. Il y a eu la saisine de l'association COBARTEC sur cette thématique-là. Cette demande a bien été enregistrée. Maintenant, la notion de transport collectif doit s'inscrire dans le temps et être évolutive. Le tram-train fait partie des évolutions potentielles et n'est nullement écarté en tant que tel. Dans le schéma tel qu'il est présenté, il est question de répondre dans un délai donné et sur une perspective plus réduite. Mais c'est une contribution dont on prend note dans le cadre de la concertation.

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Je fais partie du COBARTEC qui propose un projet de tram train en voie unique sur la piste cyclable. Nous avons assisté à toutes les différentes réunions de pré-concertation. Il ne me semble pas que ces scénarios ressortent des débats que nous avons pu avoir. En ce qui nous concerne, notre scénario n'apparaît pas parmi les hypothèses proposées. Pourtant, c'est la meilleure solution pour se lier aux autres modes de déplacements : on peut très bien marier le tram train avec le vélo. Aujourd'hui, sur ce territoire, on a des temps de transports qui sont énormes. Dernier point : nous proposons un tram train car nous voulons faire de la gare de Fature un lieu d'interconnexion. À Bordeaux, nous avons rencontré celui qui est peut-être le plus grand spécialiste des tramway, Monsieur Etienne Lhomet, qui nous a dit que notre projet était bon et qu'il fallait même aller au-delà de ce que nous proposons et envisager que ce réseau puisse faire le lien jusqu'à la métropole. Ce que nous demandons, ce n'est pas une double voie. C'est une voie unique de 4,5 mètres maximum de largeur. Nous avons chiffré notre projet dont le coût est inférieur aux scénarios 2 et 3.

Alain RENARD, Vice-Président du Département – Je comprends que vous venez avec une idée précise de ce que vous voulez faire.

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Sur un premier tronçon entre Andernos et Fature, notre projet coûterait environ 60 millions d'euros. C'est moins que les scénarios 2 et 3. Nous nous sommes appuyés pour notre projet sur le tram train de Nantes-Chateaubriand, nous y

sommes allés plusieurs fois, et ils nous ont dit que notre projet était très similaire au leur et que nous pourrions faire à peu près la même chose ici.

Jean-Guy PERRIÈRE, Président du Syndicat du Bassin d’Arcachon Val de l’Eyre – Il ne faut pas laisser croire à l’assistance qu’un tel projet ne coûterait que 60 millions d’euros. Car nous avons déjà fait réaliser une étude par le cabinet Transamo, une étude faite pour le SYBARVAL avec un cabinet d’étude qui a étudié la possibilité de l’utilisation de la piste cyclable pour un transport en commun en site propre.

Ivan LAVALLÉE, COBARTEC – Cette étude n’est pas valable.

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Cette étude repose sur l’étude d’une double voie, et nous proposons une voie unique.

Alain RENARD, Vice-Président du Département – Votre demande a été entendue. Vous avez demandé des études complémentaires et c’est noté.

Madame CARPENTIER, habitante de Lubec (commune d’Audenge) – Je souhaiterais avoir un complément d’information. Dans le scénario 2, vous utilisez les pistes forestières pour un délestage de Lubec, c’est bien ça ?

Alain RENARD, Vice-Président du Département – C’est effectivement une des hypothèses envisagées.

Cyril PERPINA, habitant de Biganos – Est-ce qu’on pourrait avoir des informations complémentaires sur les flux et le trafic sur la RD3 ? Est-elle thrombosée le matin, la journée, le soir ? Et avec quels flux ?

Alain LEDUC, chef de projet (Département de la Gironde) – Concernant la RD3, la particularité est qu’il n’y a pas de saisonnalité. En termes de comptages, il apparaît clairement que la moyenne du trafic est de l’ordre de 13 000 véhicules par jour. Au sud, le trafic est à peu près constant toute l’année et au nord il est plus variable. La RD3 possède à l’origine une vocation de desserte locale. Mais elle supporte également des échanges entre le nord et sud du territoire, entre le Porge, Lacanau et le sud bassin et les landes par exemple. Il y a également de nombreux conflits d’usages sur cet axe qui sont à l’origine d’une accidentologie très élevée.

Pascal FUR, habitant de Gujan-Mestras – Je voudrais faire une remarque. Visuellement, j’ai du mal à me faire une idée de l’efficacité des scénarios. On n’a aucune information sur le temps des trajets et les gains potentiels donc j’ai du mal à me représenter ce qui va arriver concrètement. Je me demande si on a bien posé la question. Franchement, qui va vraiment prendre son vélo ? N’est-ce que ce n’est pas un peu trop intellectuel ? La Région, qui est compétente en matière ferroviaire, n’est pas là. Pourquoi ? Le tram train est une idée intéressante. Et on se priverait de cette réflexion ? Pourquoi ne pas en parler ? Pourquoi ne pas parler non plus du coût des scénarios ?

Alain RENARD, Vice-Président du Département – En ce qui concerne le tram train, j’ai déjà répondu. Concernant les coûts des scénarios, ils sont sur internet. Ils sont sur les documents que vous avez en main. Par déontologie, nous avons souhaité que tout le monde ait ces éléments en même temps.

Alain LEDUC, chef de projet (Département de la Gironde) – Il ne faut pas se tromper non plus. On n'a pas érudé l'idée d'un transport en site propre. Au contraire, notre projet prévoit bien ce type de solution, mais il faut comprendre qu'une solution de type bus ou navette coûterait moins cher qu'une solution ferrée. On a bien retenu les avantages d'une solution en site propre. On propose d'avancer progressivement en évaluant chaque étape. On pense, mais on en débattrà, que des bus constituent déjà une première étape à évaluer avant d'envisager d'aller plus loin.

Marc GUILBAUD, habitant de Biganos et retraité – Je trouve qu'on s'emballe sur les transports en commun et le vélo. Pour ma part, j'utilise ma voiture pour aller à l'hôpital d'Ares ou pour aller faire mes courses, et je ne vois pas comment je pourrais faire autrement. Aussi, j'ai une question : quand on dit que la RD3 sera rendue à son état de voie urbaine, ça veut dire quoi ? Est-ce que ce n'est pas un alibi pour finir l'urbanisation le long de cette pauvre voie ?

Alain RENARD, Vice-Président du Département – Le but de cette démarche n'est pas qu'un mode de déplacement s'impose sur tous les autres par KO. Le but est une mobilité multiple et accessible par tout le monde. On n'est pas ici sur un monothéisme du type de transport.

Une participante – Je constate en regardant les scénarios proposés qu'on développe surtout le transport en voiture. La RD3 est saturée, donc on ouvre d'autres voies, et on va augmenter la circulation partout. Je pense que si on veut favoriser la voiture, c'est vraiment ce qu'il faut faire. En ce qui me concerne, si on a des transports en commun propres et commodes, je prendrai les transports en commun. Choisir les transports en commun, c'est choisir un service adapté. Par rapport à ça, je trouve que le choix qui est fait est un choix de pollution. On va rouvrir des voies dans les forêts. Avec les politiques d'urbanisation galopantes et l'accroissement de population que l'on connaît, il y aura plus d'habitants avec toujours plus de pollution. Ce sera de la dévastation. Je demande donc qu'il y ait une étude sérieuse sur le tram train pour une alternative environnementale avec un collectif citoyen chargé de suivre cette étude et ce projet.

Alain RENARD, Vice-Président du Département – Le projet initial qui avait été conçu se traduisait par la création d'une nouvelle saignée dans la forêt. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Aujourd'hui, il y a l'hypothèse d'une utilisation de pistes forestières existantes. Pistes forestières qui sont, de fait, utilisées au quotidien de manière sauvage et non sécurisée. Dans les hypothèses aujourd'hui présentées, on utilise les emprises existantes. Sur les transports en commun, vous avez tout à fait raison, c'est un élément essentiel par rapport au fonctionnement de la mobilité sur le territoire. Pour des transports en commun efficaces, il faut garantir une durée satisfaisante. Quand on prend l'exemple du bus 601, on est à 1 300 utilisateurs par jour. On parle d'une ligne en arrière de la RD3 reliant le nord du territoire à Biganos. Si on n'a pas recours à ce type d'outil reprenant la notion de site propre, il n'y aura pas d'efficacité. Une voie nouvelle pourrait avoir cette fonctionnalité de liaison par un transport en commun. Sur l'aspect environnemental, je pense que le résultat sera pire si on ne se met pas d'accord et si on n'arrive à aucune organisation des mobilités. Une telle organisation présuppose des moyens et doit viser un résultat. Or aujourd'hui, l'argent public n'est pas la ressource la plus facile à obtenir. Je note par rapport à ce que vous dites qu'un certain nombre d'éléments sont pris en considération.

Une participante – Ce qui m'embête, c'est qu'on entend aujourd'hui parler beaucoup de coûts et de chiffres. Je n'ai pas entendu parler du coût de la pollution sur la santé humaine, sur les oiseaux qui diminuent, sur les milieux naturels. Et je ne comprends pas que cela ne

soit pas pris en compte. Quel coût environnemental pour les transports en commun polluants ?

Alain RENARD, Vice-Président du Département – Je vous invite à consulter le site internet du Département où il y a toutes les informations, et notamment les études sur les milieux naturels et les aspects environnementaux. Vous ne pouvez pas affirmer que l'on ne tiendra pas compte de cela. La sensibilité des milieux est prise en compte : elle est au cœur de la définition même du projet. Nous avons des exemples très précis, tels que la déviation du Taillan, dont nous avons su tirer un certain nombre d'enseignements.

Un participant, habitant de Mios – Je voudrais dire deux choses. La première, c'est qu'il y a beaucoup de jeunes à Mios, et qu'il faut vraiment trouver des solutions efficaces pour qu'ils puissent rallier Arcachon et la métropole. Le Département de la Gironde est très accueillant, et il me semble que la moitié des nouveaux arrivants en Nouvelle Aquitaine s'y installe. La seconde chose, c'est que je suis convaincu que la liaison routière complémentaire envisagée dans les scénarios 2 et 3 avec l'A660 est capitale pour l'efficacité du projet. On peut débattre ensuite de son positionnement exact : elle serait presque un peu trop proche du Bassin d'Arcachon, et peut-être faudrait-il davantage la mettre vers Marcheprime.

Pierre CAPDEVILLE, habitant de Biganos – Le scénario 2 devait être réalisé en 1988. Pour diverses raisons, nous ne l'avons pas fait. Trente ans plus tard, il revient. Nos amis du COBARTEC nous proposent un tram-train, on ne peut que souscrire à une telle idée : après tout, c'est l'avenir. Mais est-ce qu'on peut se contenter de cette idée-là ? Je ne le crois pas. Depuis 88, pour quelle raison n'a-t-on pas fait cette voie de contournement sur les pistes forestières ? On est passé de POS en PLU, et cela ne s'est jamais fait. Qu'il y ait des thromboses sur la RD3, c'est une évidence. Quel que soit le scénario ou les scénarii, je pense que nous serons obligés de faire un contournement, qu'il soit celui du scénario 2 ou du scénario 3, je pense qu'une solution trop proche sera un tropisme pour l'urbanisation. Je crois qu'il faut raisonner non pas à 10 ans mais à 30 ans. Et surtout, Président, je souhaite que cette fois-ci, ce ne soit pas l'arlésienne. Je souhaite vraiment qu'on trouve une solution d'avenir pour ce territoire.

Alain RENARD, Vice-Président du Département – Le Département a été très clair sur cette question de l'intégration d'une nouvelle infrastructure par rapport au SCoT et aux documents d'urbanisme. Quoiqu'il sorte de cette concertation, le dossier sera soumis à une enquête publique. Il sera soumis à une analyse en termes d'impact environnemental. Si les conditions ne sont pas réunies, le projet ne se réalisera pas. Le Département a demandé aux collectivités, sur l'aspect urbanisation, qu'elles situent clairement les enjeux et leurs objectifs. Il est primordial qu'elles s'y tiennent. L'avenir passe par un schéma global des mobilités mené en cohérence avec les différentes collectivités concernées. Les éléments du puzzle sont réunis pour élaborer aujourd'hui le contexte d'une solution.

Christian ROMOINVILLE – En complément de ce que venait de dire monsieur, j'ai l'impression qu'on est sur une zone, sur une réserve. Je trouve que les propositions faites seront vite obsolètes. Et j'ai surtout l'impression que vous anticipez déjà les lois Macron. Puisque de toute façon, bientôt, Macron aura privatisé le train. Je pense qu'il serait intéressant que l'on ait, nous, en tant qu'habitants, des alternatives, et qu'un quatrième projet soit soumis avec le tram-train. Et même qu'un cinquième projet envisage l'hypothèse où le tram-train n'utilise pas la piste cyclable, mais passe plus loin. Je trouve que c'est dommage d'avoir un chiffrage que pour les transports individuels et pas pour les transports en commun. C'est extrêmement important le transport en commun. Le transport est aussi

pour tisser du lien social, aller à la rencontre de l'autre. Je trouverais intéressant qu'il y ait des alternatives.

Alain RENARD, Vice-Président du Département – Permettez mon étonnement après toutes ces années : on me dit aujourd'hui que je serais macronien. Il vaut mieux en rire. Contrairement à vos propos, on ne peut pas dire que nous n'intégrons pas le transport en commun dans ce projet. Et nous sommes ici pour en discuter afin d'aboutir à quelque chose. Sinon toute initiative est contestable. Des transports en commun, on en propose à travers le bus. On rejoint votre réflexion sur le fait qu'il faille autre chose que du transport individuel, c'est évident et vous avez raison. Je vous renvoie à mes déclarations dans *Sud-Ouest* en janvier 2018 : j'ai bien dit que seul un mix de différentes solutions couplé à une évolution des pratiques pourrait permettre d'évoluer.

Un habitant d'Audenge – Je ne connais rien du tout au sujet et je vois bien que deux camps sont positionnés. Il y en a qui sont pour le tram et je vois que votre position est celle du bus et du vélo. 90 millions d'euros pour faire du vélo, cela me semble cher. Je ne comprends pas. On voit qu'à Bordeaux le tram est bien plus efficace. Je ne comprends pas que vous vous obstiniez à présenter le bus comme la solution ultime. Je ne vois pas l'intérêt à vous opposer au tram, en fait.

Alain RENARD, Vice-Président du Département – C'est une des hypothèses qui est remontée de la pré-concertation. Le grand avantage du tram sur le bus, c'est la voie dédiée. Le bus en voie dédiée, cela fait partie des hypothèses envisagées, et c'est une hypothèse forte. Ce n'est pas du transport collectif noyé dans la masse. Et puis dans les 90 millions, il y a des investissements pour tous les modes de déplacements.

Alain LEDUC, chef de projet (Département de la Gironde) – Je voulais juste apporter une précision concernant les parts modales des différents modes de transport. Si on prend l'exemple de la ville de Bordeaux (intra-muros), la part des transports en commun n'est que de 15%, alors que celle pour la marche et le vélo est de 50%. La voiture c'est 30%. Cela donne une idée des limites que l'on peut viser sur ce territoire. Les scénarios 2 et 3 visent une amélioration des transports en commun. Mais, il ne faut pas négliger les autres modes de déplacements qui sont encore plus utilisés.

Une élue de Biganos – Je voudrais apaiser les échanges en disant que ce projet avec les scénarios qu'il propose – qui ne sont sans doute pas parfaits – ont au moins l'honneur d'exister et d'être proposés à l'amélioration par nous tous. C'est bien que nous ayons la possibilité de nous exprimer tous sur ce schéma. On en est à la concertation. A choisir des tracés et à comprendre quels sont les véritables besoins des personnes de notre territoire. On a peut-être oublié de se raccrocher un peu plus sur Marcheprime, sur Mios en misant sur les pôles d'échanges existants.

Michel PAQUET, habitant de Biganos – Tout ce que je viens d'entendre ce soir m'a rajeuni de dix ans. Les pistes 209/210 ont été rachetées. En 90 on nous avait dit que le contournement allait se faire. Moi ce que je trouve, c'est que ce projet a le mérite de relancer le débat : on avait à peu près les mêmes scénarii, et on était arrivé à l'idée d'un tram train associée à un contournement par les pistes 209 et 210. On ne voyait pas comment assurer une desserte Arès-Biganos par bus, et il fallait aussi proposer quelque chose pour rallier Bordeaux plus vite. Aujourd'hui, c'est bouché dès six heures du matin. Le raccordement de l'A660 c'est très bien de l'avoir intégré. Mais, c'est un projet qui redémarre et je vous en félicite.

Jean-Claude DUHARD, Président du COBARTEC – J’ai quatre questions à vous poser et vous y répondrez ou pas. La première s’adresse à Madame la garante. Nous lui avons remis une contribution qui analyse le contexte de la problématique des transports sur ce territoire depuis le début. Nous critiquons les trois scénarios. Nous défendons le tram train. Au lieu d’intégrer cette proposition, vous fermez les yeux et vous nous proposez du bus, un peu de vélo et de marche à pied. Et la problématique va continuer. Notre contribution sera-telle annexée au CR de la réunion ?

Alain RENARD, Vice-Président du Département – Elle sera mise en ligne sur le site.

Jean-Claude DUHARD, Président du COBARTEC – Deuxième question : quelle va être la répercussion de l’accroissement du nombre de logements sur les véhicules ? Troisième question : si vous continuez à vouloir faire passer par tout moyen des artères routières, vous êtes quand même gonflés. Je me retourne vers monsieur Perrière. N’avez-vous pas l’impression que les trois schémas proposés seront retoqués à nouveau par le Tribunal administratif car ils susciteront l’évolution de l’urbanisation ?

Alain RENARD, Vice-Président du Département – Ce sont des affirmations que vous faites, plus que des questions que vous posez. On les enregistre.

Pascal LEJEUNE, habitant de Biganos – Ici, vous avez de superbes pistes cyclables. N’y touchez vraiment pas. Apparemment, il semble que toutes les personnes, vous les renvoyez sur les gares. Y a-t-il des choses prévues avec la SNCF ?

Alain RENARD, Vice-Président du Département – Concernant le train, il s’agit d’une compétence qui revient au Conseil Régional. On veut valoriser la pratique cycliste dans le cadre de nos schémas et je note bien ce que vous dites, en la matière. C’est un point important.

Françoise MOREAU, habitante d’Audenge – Vous parlez de l’avenir, mais qu’en est-il de l’état des trottoirs aujourd’hui et des infrastructures, ainsi que de l’insécurité ? C’est cela qui me marque, depuis que je suis rentrée au pays de la région parisienne. Occupons-nous déjà de l’existant. À part Madame Le Yondre qui a su aménager en sécurité son centre-ville, je ne vois pas cela ailleurs pour circuler sereinement sur ce territoire.

Alain RENARD, Vice-Président du Département – Ce qui est visé dans le cadre du projet, c’est d’accompagner les politiques de déplacements et d’une sécurisation des déplacements. Tout ne se fera pas en un jour. On n’est pas dans un monde de bisounours. Je rappelle qu’au-delà des discours, tout cela représente des investissements à réaliser. Et tout ce qui va se mettre en place devra s’accompagner d’une évolution des comportements, et cela prendra du temps.

Un participant – Je tiens tout simplement à vous dire merci pour le travail qui a été accompli, que l’on soit d’accord ou pas. On ne peut que reconnaître qu’une somme importante de travail a été accomplie. Simplement, il était question des flux tout à l’heure : les flux du nord au sud et les flux liés au travail, etc. J’ai l’impression que le contournement si contournement il y a, va surtout aider ceux qui vont du nord au sud.

Alain RENARD, Vice-Président du Département – Il ne s’agit pas simplement d’assurer un transfert pour ceux qui vont du nord au sud ou pour ceux qui vont du sud au nord. Il s’agit

d'accroître l'accessibilité des transports en commun pour tous, d'accompagner le développement du covoiturage, des modes doux, et d'améliorer les connexions entre tous les modes de transports, notamment avec les pôles d'échanges secondaires. C'est un projet très global.

Conclusion

Alain RENARD, Vice-Président du Département

C'est le temps de la conclusion de la réunion de ce jour, mais il me semble qu'il s'agit plutôt d'une introduction pour cette concertation. Vous pouvez dès aujourd'hui déposer sur les plateformes qui existent toutes vos contributions et exprimer votre avis. Aujourd'hui, on met à votre disposition différents moyens d'expression. On a aussi un objectif de réponse. Cette réponse – il faut avoir l'honnêteté de le dire – ne sera pas forcément celle que vous souhaitez entendre. Ainsi que l'a rappelé la garante, cette concertation doit permettre la bonne information et l'expression de tous. C'est un moyen de développer la réflexion de façon collective. On est dans un système démocratique et participatif. La nouveauté, à travers ce type de démarche, c'est qu'on donne la parole au public sur le projet avant même qu'il y ait une enquête publique. Ce qui nous importe c'est que des arguments puissent être apportés par tous, et que chacun obtienne des réponses. On vous encourage donc à fréquenter les réunions des prochaines semaines qui auront aussi pour objectif de faire que ceux qui n'ont pas l'habitude de s'exprimer en réunion publique puissent le faire et se voir eux aussi associés à cette réflexion. Il s'agira de garantir que pas simplement ceux qui parlent trois langues vivantes puissent s'exprimer. Nous savons qu'il y aura débat. Il commence aujourd'hui.