

Projet de déplacements durables du nord Bassin d'Arcachon

-

Compte rendu du premier comité consultatif 2 mai 2018

Liste des participants :

M. Alain RENARD, Département de la Gironde

Mme Claudine CAMEDESCASSE, Comité départemental de Tourisme de la Gironde

M. Michel DAVERAT, Sepanso

M. Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC

M. Charles LAFOURCADE, Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS)

M. Pierre VUILLEUMIER, Coordination Environnement du Bassin d'Arcachon

M. Jean MAZODIER, Coordination Environnement du Bassin d'Arcachon

M. Bernard LAPORTE, Ligue de Protection des Oiseaux

M. Laurent PUTZ, Chambre de Commerce et d'Industrie Gironde

M. Alain ROUX, Fédération nationale des associations d'usagers des transports – Aquitaine

M. Sylvain DEPREISSAT, Pays Barval

Mme Marie KRUMMENACKER, Défense des Forêts contre les Incendies (DFCI)

Mme Hélène SARRIQUET, Garante de la concertation, Commission nationale du débat public

M. Frédéric PERRIÈRE, Département de la Gironde

M. Alain LEDUC, Département de la Gironde

M. Nicolas PEZAS, Département de la Gironde

M. Philippe GUIGNARD, Département de la Gironde

Mme Cécile BOUCARD, Département de la Gironde

M. Christophe LESUEUR, Département de la Gironde

M. Julien PEYRAT, Département de la Gironde

M. Renaud DUPUY, Neorama

Mme Camille HOLLEBECQUE, Neorama

M. Grégoire NOETINGER, Neorama

Monsieur Alain RENARD, Vice-président du Département a introduit la réunion :

Mesdames et messieurs, je vous remercie d'être là. Nous nous réunissons aujourd'hui afin de faire le point sur la phase de pré-concertation qui a été menée avec les acteurs du territoire, dans le but d'élaborer le substrat de ce qui va être mis en débat et en discussion lors d'une concertation avec l'ensemble de la population. Nous tenons beaucoup, au Conseil Départemental, à l'élaboration collective de ce projet, et nous souhaitons qu'il fasse l'objet de la plus grande appropriation par tous. Cette approche, nous l'avons mise en place à l'échelle d'un territoire départemental qui mêle des populations différentes, avec également une dimension temporelle importante. Je rappelle que pour l'élaboration de cette concertation, nous avons associé trois types acteurs à ce comité consultatif : des acteurs institutionnels, des acteurs socio-économiques, des acteurs associatifs. Soit au total une trentaine de personnes invitées. Je remercie ceux qui ont répondu favorablement à cette invitation, dans un contexte où il est important que l'écoute des enjeux et de la compréhension des enjeux des uns et des autres puissent amener à ce que la décision qui sera à prendre puisse s'appuyer sur cette concertation-là. Le choix du Département a été de faire en sorte que cette concertation bénéficie du concours, à travers la Commission nationale du débat public, d'une garantie par rapport à la transparence pour ceux qui participeraient. Cela a été la volonté du Département. La loi ne nous y obligeait pas, mais cela nous a paru être un sujet suffisamment conséquent pour solliciter ces compétences et je remercie Madame Hélène Sarriquet, garante de la concertation, de nous accompagner dans cette démarche. Elle doit permettre de débarrasser le débat de certaines scories afin que l'on ne s'épuise pas dans des mauvais procès ou des maladroites par rapport à ce qui a pu être exprimé par les uns ou les autres. Voilà ce que je voulais vous dire en introduction, et je vous rappelle que c'est une méthode de projet concertée qui est relativement récente. À travers elle, on espère progresser ensemble pour aller vers une décision quelle qu'elle soit, en apportant des réponses à l'ensemble de nos interlocuteurs qui seront à la fois les Girondins du Bassin d'Arcachon et, plus largement, les Girondins tout court.

Monsieur Renaud DUPUY, Directeur de Neorama, a présenté la synthèse de la phase de pré-concertation :

Sous l'égide de la garante nommée par la CNDP, la pré-concertation s'est articulée autour d'ateliers de travail collectifs sur 4 grandes thématiques : développement économique et attractivité, forêt et sylviculture, mobilités, préservation de l'environnement.

En termes de chiffres : 9 ateliers thématiques ont été organisés, avec 17 participants par atelier en moyenne. Au total, 106 personnes ont participé à cette pré-concertation, et il y a eu 7 contributions volontaires d'acteurs du territoire.

Cette phase a permis de faire ressortir les principaux enjeux à prendre en compte :

- 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 des services.

Les principales pistes de solutions envisagées ont été :

- L'amélioration des solutions de déplacement alternatives à la voiture : transport en commun, mobilité douce, covoiturage
- Le développement de l'intermodalité : pôles multimodaux, rabattement et desserte des pôles d'activités
- L'optimisation du réseau routier existant : entretien de la voirie, orientation différenciée des flux, création ou redimensionnement de voirie, secours
- La communication et sensibilisation des publics : lisibilité de l'offre, pratiques touristiques en matière de mobilité, émergence de plans de déplacements d'entreprises

Monsieur Alain LEDUC, chef de projet du projet de déplacements durables du nord Bassin (Département de la Gironde) a présenté le projet en lien avec Monsieur Sylvain DEPREISSAT, chargé de projet mobilité durable (Pays du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre) :

En ce qui concerne la méthode d'élaboration des scénarios, ceux-ci ont été construits sur la base :

- De la pré-concertation organisée avec les acteurs du territoire fin 2017 et dont Monsieur Renaud Dupuy vient de présenter la synthèse ;
- Des études de diagnostic réalisées entre 2017 et début 2018 : étude socio-économique, déplacements et trafic routiers confiée au bureau d'étude Explain ; évaluation des sensibilités des milieux naturels confiée au bureau d'étude Biotope, compléments environnementaux apportés par le bureau d'étude SEGIC ;
- Des 2 schémas « mobilités et modes doux » de la COBAN, ainsi que sur l'étude confiée par le SYBARVAL à Transamo-Ilex pour évaluer la faisabilité d'un transport en commun en site propre.

Je précise que tous ces éléments seront disponibles dans le courant de la semaine prochaine sur la page internet du projet.

Ces scénarios qui vont vous être présentés ont été élaborés en association étroite avec les collectivités partenaires : COBAN, SYBARVAL, Région Nouvelle-Aquitaine et les 8 communes concernées.

Il y a vraiment une complémentarité entre le projet de déplacements durables du nord Bassin et les schémas « mobilités » et « modes doux » de la COBAN. L'objectif de ces schémas était double : exprimer une vision stratégique indispensable sur un territoire porteur d'enjeux et d'évolutions, et ils devaient aussi avoir une portée territoriale et opérationnelle. Ils reposent sur 25 actions réparties dans 11 familles pour réfléchir à tous les modes de déplacements et favoriser le report modal, qui est l'enjeu majeur de ce territoire. Ainsi que cela est inscrit dans les schémas, il est clair que ces actions de la COBAN auront plus d'impact si le PDDNB se met en place.

Ces deux schémas constituent un socle commun d'actions pour les 3 scénarios :

- 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 dans le cadre du nouveau statut de la COBAN désormais collectivité organisatrice de la mobilité.

La COBAN va pouvoir mettre en œuvre sa compétence mobilité. On est sur un territoire où il y a de fortes attentes. C'est un territoire singulier. Par son attractivité tout d'abord :

- La population est en croissance : +12% en 5 ans entre 2008 et 2013, contre +6% en Gironde, +2,5% en France, et le SCoT prévoyait + 9% ;
- Le tourisme y est important et représente environ 310 millions d'euros de bénéfices chaque année ;
- Il rayonne aussi par la richesse de son environnement : le bassin, la forêt, les milieux naturels, les loisirs.

Ce territoire est spécifique aussi en termes de mobilité :

- Il y a une offre réelle, avec le TER, les lignes TransGironde 610 et 601, des pistes cyclables, un transport de proximité, des aires de co-voiturage ;
- Mais cette offre n'est pas adaptée, au niveau des interconnexions, des fréquences, de la rapidité, de la sécurité ;
- Il y a une forte dépendance à la voiture : 85% des déplacements domicile travail se font en et près de 93% des ménages disposent d'au moins une voiture ;
- Une accidentologie très élevée sur le réseau routier (347 accidents avec 60 tués en 10 ans)

Le territoire est polarisé :

- Il n'y a pas de ville centre mais des centres-bourgs, hameaux, portes d'entrée multiples, de nombreux pôles générateurs de déplacements : centres urbains, établissements scolaires, zones d'activité, pôles de santé, etc. ;
- Mais aussi des marges de progression à objectiver en matière de part modale pour les transports en commun, et la prise en compte du fait que 20% de la population vit à proximité de la RD3 avec toutes les nuisances sonores et de pollution de l'air que cela engendre.

Avant d'en arriver à la présentation des scénarios en tant que tels, je vais vous présenter les objectifs retenus pour le projet et quelques illustrations d'actions types.

En matière de report modal, il s'agit de :

- Faire évoluer le système global des mobilités en prenant en compte les besoins futurs et en s'adaptant aux besoins de tous les usagers ;

- Améliorer l'attractivité des transports collectifs en augmentant la fréquence et la vitesse commerciale des bus ;
- Développer les reports d'usage de la voiture vers d'autres modes de déplacement en créant de nouveaux pôles d'échanges répartis sur le territoire.

En matière de sécurisation des déplacements, il s'agit de :

- Faciliter et sécuriser la pratique du vélo et de la marche en améliorant la continuité des réseaux cyclables, en sécurisant les cheminements cyclables et piétonniers, en développant des sites pour le stationnement des vélos sécurisés ;
- Participer au développement apaisé et sécurisé des territoires et redonner à la RD3 sa vocation de desserte locale en rapprochant les offres de mobilités des lieux de vie et de services, en apaisant la circulation de la RD3 dans la traversée des centres-bourgs, en facilitant l'intervention des services de secours, en restreignant l'accès des centres-bourgs pour certains transports.

Les scénarios que nous proposons reposent sur trois idées simples et concrètes :

- Créer des pôles d'échanges secondaires pour favoriser le report modal et le maillage de l'intermodalité, en prenant soin de rapprocher ces pôles d'échanges des centres de vie et de les rendre accessibles ;
- Améliorer la vitesse commerciale des bus. Pour améliorer la durée des trajets entre Lège et Biganos, plusieurs options ont été envisagées durant la phase de pré-concertation (transport en commun en site propre, solution de type « tram-train »). Le projet de déplacements durables propose une progressivité dans l'amélioration de la vitesse commerciale des bus. Une première étape consisterait à évaluer comment le système répond à de petites évolutions : création de couloirs dédiés aux carrefours et feux rouges. Si on opte pour un scénario qui apaise fortement la RD3 (Scénario 3 notamment), on peut même envisager d'utiliser la piste cyclable (comme cela avait été proposé) pour y faire circuler des navettes électriques.
- Apaiser la circulation sur la RD3 en réduisant le trafic, en interdisant l'accès à certains usagers (Poids lourds et transport de matières dangereuses) et en créant des zones de circulation apaisée.

Le scénario n°1 propose un projet de moindre coût et de moindre impact environnemental, qui repose sur la mise en œuvre du socle commun d'actions de la COBAN, la création de 5 carrefours de mobilités dans les centres bourgs (Lège, Andernos, Lanton, Audenge et Mios), la mise en place de deux boucles pour la ligne 610 sur la RD3, et de deux aménagements routiers au niveau des carrefours de Blagon et de Marcheprime.

Le scénario n°2 part de cette même base (hormis les aménagements routiers) à laquelle on ajoute la création de 5 pôles d'échanges secondaires en prévoyant aussi des liaisons entre ces pôles d'échanges (Navettes et cheminements cyclables). Le but : relier les centres urbains aux pôles d'échanges et les pôles d'échanges entre eux, avec la possibilité de stationner pour ceux qui vont travailler sur la métropole et pour ceux qui viennent sur le Bassin pour la journée. Ce scénario prévoit

également le délestage de la RD3 (15 à 25%) avec la création d'une nouvelle voie routière empruntant les pistes forestières 209 et 210.

Le scénario n°3 est fortement semblable au scénario n°2. Il repose sur le même principe des pôles d'échanges, avec des navettes et des aménagements piétonniers et cyclables pour les relier aux centres de vie. Ce scénario prévoit en plus la création d'une ligne de transport en commun reliant les pôles d'échanges secondaires entre eux vers la gare de Marcheprime. Il prévoit également le délestage de la RD3 (25 à 35%) avec la création d'une nouvelle voie routière empruntant en partie les couloirs de la ligne RTE situés à l'arrière des secteurs urbanisés.

Monsieur Renaud DUPUY, Directeur de Neorama, a présenté les modalités de la concertation préalable :

Du 14 mai au 30 juin 2018, la concertation préalable 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 (objectifs et caractéristiques, avancée des études, scénarios soumis à la concertation) ;
- d'organiser le partage d'informations et l'écoute des avis exprimés ;
- d'associer le public à l'élaboration du projet ;
- de recueillir, tout au long des études, des avis sur l'opportunité du projet, ses enjeux socio-économiques, ses impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- de faire connaître les décisions prises sur le projet afin de favoriser la participation des acteurs et du public.

Elle comprendra 15 temps de concertation :

- 2 réunions publiques d'ouverture pour poser le cadre de la concertation préalable, dans une optique d'information et d'expression du public, sur un format de 2h incluant un temps de présentation du projet, des scénarios et des modalités de la concertation, et un temps de participation du public. Elles se tiendront à Biganos le 15 mai à 18h30 et Andernos-les-Bains le 17 mai à 18h30.
- 5 temps d'échange avec les habitants : le 29 mai à 16h à la gare de Biganos, le 31 mai à 16h à la gare de Marcheprime, le 4 juin à 14h à la mairie de Lège Cap-Ferret, le 6 juin à 14h à la salle des fêtes de Mios (Personnes âgées), et le 23 juin à 11h sur l'esplanade Dartiguelongue à Arès pour les publics plus touristiques.
- 2 ateliers participatifs ouverts au grand public permettront de hiérarchiser les scénarios du PDDNB. Ils se dérouleront le 30 mai à Lanton et le 14 juin à Audenge.
- Afin de présenter le projet et recueillir l'avis de publics éloignés des temps de concertation classique, un dispositif complémentaire dédié aux publics spécifiques est proposé : les

scolaires le 22 mai au lycée d'Andernos-les-Bains et le 24 mai au collège d'Audenge, les entreprises le 28 mai à Audenge, les personnes en insertion sociale le 5 juin à Biganos.

- 2 réunions publiques de clôture pour restituer au public la synthèse des ateliers participatifs et de l'ensemble des informations recueillis, l'informer sur l'état d'avancement du projet et des évolutions pressenties, et de débattre à nouveau. Elles se tiendront à Audenge le 27 juin à 18h30 et à Arès le 29 juin à 18h30.

Durant toute la période de la concertation, le public peut formuler ses avis, questions et propositions : **via une rubrique participative sur le site du Département, auprès de la garante** par voie électronique ou postale, **sur les registres** dans chaque mairie du territoire, **via un questionnaire** mis à disposition du public en version papier dans les mairies du territoire et en version numérique sur la page dédiée au projet du site *gironde.fr*.

Un bilan de la concertation sera établi par la garante de la concertation dans un délai d'un mois après la fin de la concertation. Il restituera le déroulement de la concertation, sera transmis à la CNDP et aux porteurs de projet, et sera rendu public (Publication sur la page internet du projet). Les maîtres d'ouvrage communiqueront sur les mesures que les porteurs de projet jugeront nécessaires de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation dans un délai de 2 mois à partir de la remise du bilan par la garante.

Échanges avec les participants

Alain RENARD, Vice-Président du Département de la Gironde – Pour les temps d'échanges avec les habitants, nous avons choisi des lieux, ainsi que des temps – dates et horaires – stratégiques, qui doivent permettre de toucher certains types de publics. Le dispositif de concertation préalable prévoit toutes sortes de moyens pour formuler des avis et faire des propositions. Ce qui n'a pas été dit, c'est aussi tout le système d'information du public au travers : d'un dépliant, d'une campagne d'affichage, d'un dossier de la concertation qui reprend en synthèse l'essentiel des informations relatives au projet – scénarios, études, concertation – et qui sera mis à disposition du public et mis en ligne sur le site internet du département.

Hélène SARRIQUET, Garante de la concertation préalable – On peut constater que le maître d'ouvrage a prévu différents modes de participation du public, afin de permettre à chacun d'exprimer son avis : site participatif du Département, questionnaire, mail ou courrier à la garante, temps d'échange. J'insiste particulièrement sur le site internet et son importance pour vous en tant qu'acteurs, car les contributions qui seront réalisées et publiées pourront être lues par tout le monde et ainsi être consultées et débattues. C'est tout l'intérêt de cette démarche de pouvoir aussi débattre au travers du site internet du Département.

Alain RENARD, Vice-Président du Département de la Gironde – Ce qui est important c'est la porosité des avis des acteurs. Il s'agit de faire en sorte que les avis légitimement exprimés par chacun puissent être confrontés aux critères d'analyse et prismes des autres. Ce qui compte pour cette démarche, c'est que ces avis s'expriment bien dans une réflexion sur un territoire donné, à partir des réponses proposées par les porteurs de projet. Ce projet n'est pas un projet *ex cathedra* ou *in vitro*. Il n'est pas *ex cathedra* : car il n'est pas élaboré par un maître d'ouvrage. Il s'élabore sur un territoire avec

plusieurs acteurs publics, socio-économiques et associatifs, et ensuite avec le public. Il n'est pas non plus *in vitro*, car il est mis en exposition pour l'ensemble des acteurs et du public. On a eu aujourd'hui une présentation de l'état du projet qui nous a pris une petite heure. Présentement, dans le cadre de ce comité consultatif, il est temps, me semble-t-il, d'écouter vos prises de paroles et réactions.

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – En ce qui me concerne, je souhaite faire appel à la demande « d'expertise complémentaire » pour laquelle il est possible de solliciter la garante de la concertation. Je rappelle que le Bassin d'Arcachon est la quatrième agglomération aquitaine en termes d'importance. On peut penser que dans 10 ans, ce sera la deuxième. Monsieur Alain Leduc l'a rappelé, la structure de cette agglomération est particulière : il s'agit d'un chapelet de communes sur le sud et le nord bassin. Ça tranche considérablement de ce point de vue avec l'agglomération bordelaise qui est strictement concentrique. Donc les moyens doivent être aussi différents pour se déplacer. Au COBARTEC, on propose un tram train depuis le début. Sur le nord Bassin, on compte à peu près 70 000 habitants actuellement. Mais la progression est plus forte sur ce territoire et le nord va bientôt dépasser le sud. Notre projet, c'est de relier tout le Pays du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre. Par rapport à ça, je ferai deux remarques préliminaires : la première c'est que la piste cyclable actuelle longeant la RD3 recouvre une voie ferrée en voie unique qui existe et dont l'emprise appartient au Département. Il y a aussi des ponts, et puis à côté de cette piste, le collecteur des eaux usées du bassin d'Arcachon qui est un point important. Le second point, c'est que l'étude évoquée tout à l'heure par monsieur Leduc sur le coût du tram-train, nous la contestons. Nous ne contestons pas le travail de Transamo en tant que tel mais la lettre de mission qui lui a été faite par le SYBARVAL. En effet, il a été demandé d'étudier le coût d'un transport à double sens. Or on est deux à trois fois moins cher en voie unique et donc, selon ce point de vue, la solution ferrée devient la plus intéressante, tout est faisable et les cartes sont alors complètement rebattues.

Alain RENARD, Vice-Président du Département de la Gironde – Je vous rappelle qu'on est aujourd'hui dans une échéance qui est celle de la concertation. Il y a un document, un dossier de la concertation, avec un projet comportant plusieurs scénarios et une concertation organisée dans un cadre. Je rappelle dans quel contexte nous nous situons.

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Ce qui est important pour la concertation future, c'est que les citoyens aient les éléments. Il faut que les scénarios soient traités à égalité. Notre scénario, le scénario que l'on propose, n'est pas du tout à égalité avec les autres. On a une étude chiffrée valable, on en est sûr, mais elle ne semble pas recevable parce qu'on n'est pas passé par un bureau d'étude. Par contre, on a rencontré un bureau d'étude de portée nationale et même internationale et des grands responsables à Bordeaux des tramways et du transport qui valident notre projet. Ils nous ont dit que réaliser une étude complémentaire sur voie unique pourrait coûter entre 10 000 et 15 000 euros.

Alain RENARD, Vice-Président du Département de la Gironde – On est ici dans une démarche ouverte par le Département de la Gironde et toutes sortes d'acteurs. Beaucoup connaissent votre projet. Beaucoup ont eu l'occasion d'avoir cette présentation, y compris lors de la phase de pré-concertation. Aujourd'hui on vise une redéfinition des transports à l'échelle du territoire, mais on n'est pas en TGV, on est bien en TER. Je note par rapport à l'étude faite, que vous dites : « nous sollicitons une étude complémentaire sur ce projet ».

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Je suis revenu là-dessus parce que Monsieur Leduc a évoqué cette étude. Je vous assure que si on fait une étude telle que je le dis, on verra que le tram train est le moins cher.

Hélène SARRIQUET, Garante de la concertation préalable – En ce qui me concerne, je ne me prononce pas sur le contenu. Je vous réponds par rapport à votre demande. Vous pouvez solliciter des expertises complémentaires. Mais je souhaite tout d’abord attirer votre attention sur le fait que ce projet est bien aujourd’hui un projet de déplacements durables. A la première réunion, ce projet était porté par le Département seul. Désormais les choses sont différentes. La COBAN est présente. Elle a la compétence « transport », elle met en œuvre des schémas. Elle a décidé d’améliorer la vitesse commerciale des bus. Donc les choses évoluent. Il y a un temps immédiat, avec des réponses à court terme, et des réponses à plus long terme. L’utilisation de la piste cyclable par un transport en commun en site propre est une réponse possible à moyen terme. Mais il faut aussi prendre en compte les usagers et leurs besoins. L’amélioration de l’offre par la COBAN est prévue dans le dossier de concertation de manière progressive. Concernant votre demande, faites-moi une demande par écrit, mais attendez au moins de prendre connaissance du dossier de concertation pour bien voir ce qu’il comprend. Il est possible que vous ayez des éléments de réponse déjà tout simplement en lisant ce dossier. Donc je vous demande de prendre connaissance de ces éléments.

Pierre VUILLEUMIER, CEBA – J’appuie sur ce qui vient d’être dit. Je constate qu’on a pris de grandes précautions juridiques pour une concertation approfondie comme on en voit peu, et on ne peut que s’en féliciter. Mais ce serait dommage qu’elle soit fragilisée par une méconnaissance par exemple de la Convention d’Aarhus, qui exige que le public soit consulté quand toutes les options sont possibles. Or, présenter une option un peu biaisée comme cette étude de Transamo, ça peut justement être une source de fragilité juridique. Ce serait fâcheux pour un projet aussi important et aussi soigneusement présenté. Autre question : rassurez-moi, il y aura bien une enquête publique ?

Hélène SARRIQUET, Garante de la concertation préalable – Oui, naturellement, si des projets se réalisent, il y aura enquête publique.

Pierre VUILLEUMIER, CEBA – Oui, bien sûr. Et une dernière question : qui fait quoi ? On nous a expliqué différents chiffrages des différents scénarios, très bien. Maintenant, est-ce que dans chaque scénario, les payeurs seront les mêmes ? Est-ce que ce seront les mêmes qui payeront dans les hypothèses 1, 2 et 3 ? C’est très important pour peut-être orienter le choix du public.

Alain RENARD, Vice-Président du Département de la Gironde – Si je puis me permettre, pour ce projet, il y a un triptyque. Concernant les acteurs. Vous n’êtes pas sur un schéma où il y a un simple dialogue entre le Département et les collectivités. On va au-delà de ça ici. J’attire votre attention sur le fait qu’en l’occurrence, il y a le rôle fondamental de l’État. Quand il y a une enquête publique, il y a nécessairement une intégration du projet par rapport aux enjeux dont l’État est porteur. Concernant le coût, il y a trois partenaires pour lesquels les coûts seront répartis en fonction des scénarios. Par exemple, la valorisation des déplacements doux relève des communes ou de la COBAN dans les trois scénarios. Enfin, concernant l’efficacité. C’est un paramètre plus fondamental que la question du montant, et c’est bien ce paramètre qui peut justifier un investissement important.

Michel DAVERAT, Sepanso – Vous n’avez pas parlé de la Région. Pourtant, elle a une nouvelle compétence depuis septembre, concernant les transports en commun. La Région n’est pas là ?

Alain RENARD, Vice-Président du Département de la Gironde – La Région est concernée, naturellement. Elle est impliquée dans le projet, et invitée à cette réunion.

Michel DAVERAT, Sepanso – La COBAN a maintenant la compétence transport, je sais bien. Mais concernant les bus ?

Sylvain DEPREISSAT, Chargé de projet mobilité durable, Pays du Bassin d’Arcachon Val de l’Eyre – Effectivement, le traitement de la ligne 610 par exemple, n’est pas encore tranché.

Hélène SARRIQUET, Garante de la concertation préalable – J’ajoute, pour rebondir sur la participation de la Région et son implication dans le projet, que M Renaud Lagrave 1er Vice-Président de la Région a participé en mars au Comité de pilotage avec les élus des différentes collectivités impliquées dans le projet.

Alain LEDUC, Chef de projet du projet de déplacements durables du Nord Bassin, Département de la Gironde – La Région a aussi participé aux ateliers thématiques organisés durant la pré-concertation.

Jean MAZODIER, Protection et aménagement de Lège Cap Ferret (PALCF) – J’ai eu une très grande déception à la lecture des scénarios, car on ne parle pas du barreau nord-ouest du territoire. Je souhaiterais, et c’est une demande vis à vis de la COBAN, qu’une concertation se fasse sur la RD 106 sur la portion allant de Querquillas au Cap Ferret. Nous avons fait en tant qu’association des propositions dans le cadre du PLU de la commune.

Alain RENARD, Vice-Président du Département de la Gironde – Comme bien souvent, on regarde ce qui n’est pas fait, pas encore programmé. Il serait utile, avant de passer au projet suivant, d’examiner celui qui est en cours. Il reste des choses à faire au nord et au sud et ensuite à l’intérieur de la presqu’île, vous avez raison. Quand je vois la lourdeur des études qu’il a fallu produire pour en arriver là où nous en sommes aujourd’hui sur ce projet... Ce que vous dites fait partie des thématiques que la COBAN peut étudier. Ce barreau doit pouvoir se connecter avec le territoire. On a également été sensibilisé par les maires de Mios et de Lège sur la question des connexions nord et sud intégrées au projet.

Jean MAZODIER, Protection et aménagement de Lège Cap Ferret (PALCF) – Je m’adresse maintenant à la Région, à propos de ce bus qui va au Cap Ferret, ce bus énorme qui circule de façon extrêmement dangereuse dans les villages. Je me tourne vers la Région et je demande : est-ce qu’il n’y a pas des choses à faire pour mettre en place une solution plus adaptés et sécurisés ?

Alain RENARD, Vice-Président du Département de la Gironde – On est sur une question fondamentale : l’articulation des modes de déplacements. Sur un domaine peu simple, la COBAN a pris avec un certain courage la compétence transport et se trouve être la collectivité organisatrice des transports. Sur la presqu’île, on est assez clairement sur du rabattement. Il s’agit d’adapter les moyens de déplacements par rapport au territoire et à ses spécificités.

Jean MAZODIER, Protection et aménagement de Lège Cap Ferret (PALCF) – Oui, il y a des choses à faire, avec du rabattement par des moyens plus petits et plus fréquents.

Alain LEDUC, Chef de projet du projet de déplacements durables du Nord Bassin, Département de la Gironde – Je tiens à apporter une précision sur la présentation. Quand on parle de pôle d'échanges c'est justement ce type d'amélioration que l'on vise. La ligne 601, pourrait voir sa fin de ligne sur un pôle d'échanges situé à Andernos. La desserte de Lège et du Cap Ferret pouvant ensuite être assurée via des navettes. Je souhaiterais revenir sur l'amélioration des transports collectifs sur le territoire. Nous n'avons absolument pas éliminé cette idée-là. Nous faisons simplement une différence d'échelle. Lorsqu'on parle de 80 000 habitants pour la COBAN en tant que pôle générateur de déplacements, on doit l'analyser par rapport aux pôles générateurs extérieurs : par exemple la métropole Bordelaise. Aujourd'hui, les liaisons Bordeaux-Bassin existent : au sud avec le train, au nord avec la ligne 601. Ces liaisons, compte tenu des volumes de déplacement en jeu peuvent justifier des solutions « ferrées ». Si maintenant on considère l'intérieur du territoire de la COBAN, on doit alors considérer le morcellement de ce territoire et les différents pôles internes générateurs de déplacements (Centres urbains, pôles administratifs, ...). A cette échelle locale, une solution « ferrée » constitue un investissement colossal pour une efficacité qui reste à prouver. Est-ce que l'on doit privilégier une solution ciblée et onéreuse ou des réponses diversifiées permettant de répondre à des attentes de plus en plus diverses et particulières ?

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Il faudrait avoir les vrais coûts du tram-train. Si on sait que c'est moins cher, le raisonnement que vous tenez ne tient plus. On a rencontré un grand spécialiste des transports à Bordeaux qui affirme qu'il faudrait même aller beaucoup plus loin que ce que nous proposons. Il faudrait que les tram train fassent Bordeaux-La pointe du Ferret. Selon lui, il faut étudier un tram train. On ne s'appuie que sur une étude tronquée pour en débattre. En plus ce projet pourrait être financé par la Région et l'État. Comme cela a pu être le cas à Mulhouse.

Alain RENARD, Vice-Président du Département de la Gironde – Si cela est aussi facile de se faire financer, je serais très intéressé d'avoir ces éléments. C'était quand, à Mulhouse ?

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Sur Mulhouse, c'était il y a huit ans.

Alain RENARD, Vice-Président du Département de la Gironde – Vous avez tout dit. La réalité n'est plus la même aujourd'hui. Je pense qu'il faut aller jusqu'au bout du raisonnement. Il faut des éléments complémentaires sur lesquels s'appuyer.

Alain ROUX, FNAUT – Je m'associe au fait que le tram train figure dans le dossier en tant que proposition même si c'est pour préciser qu'il est rejeté. Si je comprends bien, dans les scénarios, on allège la RD3, notamment en développant une route rétro-littorale. Je souhaite que dans les scénarios on évalue avec la plus grande pertinence les reports de trafics sur les transports collectifs, car je suis très dubitatif là-dessus. Le grand problème pour qu'une ligne de transport par gare soit crédible il faut qu'elle arrive dix minutes avant le train. J'espère qu'il y aura une évaluation crédible du report possible sur les transports en commun.

Alain RENARD, Vice-Président du Département de la Gironde – On distingue deux choses : la mise en place de ligne de desserte et la fiabilité dans les durées. Les pôles d'échanges ont vocation à être

connectés à des lignes interurbaines. D'ores et déjà des améliorations simples et concrètes peuvent se faire sans qu'une solution définitive soit prise. Ce ne sera pas au jour de la création d'une éventuelle voie nouvelle que le Département devra se mettre à l'étude des améliorations possibles. Mais le report passera vraisemblablement par une voie non engluée.

Pierre VUILLEUMIER, CEBA – Parmi les scénarios il y a deux scénarios qui consistent à créer une voie rétro littorale routière, avec tout ce que cela aurait comme conséquences en matière de risque incendie. Je remarque que la solution d'utilisation de la piste cyclable qui avait pu être proposée aux ateliers de la pré-concertation n'a pas été traitée.

Alain RENARD, Vice-Président du Département de la Gironde – La question de la pénétration du massif forestier est une question importante, vous avez raison. Elle pose également la question du caractère opérationnel des secours. Aujourd'hui, le Bassin est un secteur sur lequel le SDIS présente des délais d'intervention très importants concernant le secours aux personnes qui représentent 80% des interventions. Deuxième élément, c'est l'accessibilité. Un tel projet par rapport au secteur où nous nous situons doit bien sûr intégrer la logique de défense du massif. Il y a un certain nombre de pistes forestières qui sont existantes. Par rapport au schéma que vous évoquez concernant l'entretien du massif forestier, l'État a fait observer qu'il était bon de prescrire et encore mieux d'accompagner sa mise en œuvre. Toutefois il pose la question de l'intervention sur la chose d'autrui. La mise en œuvre d'un tel dispositif nécessite également une concertation avec les acteurs concernés. En tant que Département, nous sommes aussi confrontés à la difficulté de faire nettoyer la forêt par ceux à qui elle appartient. Je ne pense pas que créer une nouvelle voie va encourager les incendiaires.

Charles LAFOURCADE, SDIS – Je ne peux qu'appuyer les propos de Monsieur Renard. Sur nos interventions, nous n'avons que 5 à 6% de feux de forêt. 80% de nos interventions concernent du secours aux personnes en ambulance, soit directement sur le secteur, soit plus loin. Par l'exemple, le trajet Andernos-Lège se caractérise par des délais très importants et le fait de circuler au milieu de la population. Ce contexte rend nos interventions de plus en plus dangereuses. On voit d'un très bon œil la mise en place d'une voie pour sécuriser les interventions aux personnes. C'est vrai qu'une voie est source de risques. Toutefois, on effectue systématiquement la réserve suivante : prévoir une bonne accessibilité aux massifs pour les sapeurs-pompiers et mise en place du sable. Une nouvelle voie présente également l'avantage de constituer une ligne d'arrêt pour le feu.

Jean MAZODIER, Protection et aménagement de Lège Cap Ferret (PALCF) – J'aimerais qu'on regarde de plus près ce que prévoit le Grenelle de l'Environnement. Il précise qu'on ne peut plus faire de nouvelle voie en milieu forestier. Il y a les emprises DFCI existantes. Mais c'est extrêmement compliqué. Personnellement, je souhaite qu'on regarde de très près ce problème de négociation, pour savoir si on peut utiliser les pistes entre Biganos et Lanton. Personne ne veut payer.

Alain RENARD, Vice-Président du Département de la Gironde – Aujourd'hui si on évoque les dispositions qui sont à prendre par rapport à ce milieu forestier, cela passe par concertation avec le SDIS, la DFCI et le CRPF. Dans le massif, il y a des entailles existantes. Pourquoi créer une saignée alors qu'il y en a déjà ? J'utilise à dessein ce terme un peu brutal de « saignée ». Il faut voir dans quelle mesure il est possible d'intégrer d'autres usages.

Jean MAZODIER, Protection et aménagement de Lège Cap Ferret (PALCF) – Effectivement, cette discussion n'est pas facile.

Alain RENARD, Vice-Président du Département de la Gironde – Il y a deux possibilités : ou alors on fait en sorte qu'elle ne soit jamais terminée ou alors on essaye de trouver des solutions. Il y a un certain nombre de volontés et d'actes qui doivent se poser pour que le projet avance, avec une clarification pour que le projet se fasse.

Hélène SARRIQUET, Garante de la concertation préalable – Concernant les textes que vous citez, il est bien évident que chaque projet issu de la concertation devra être respectueux des textes de loi actuels.

Pierre VUILLEUMIER, CEBA – Ce type de contournement est envisagé depuis au moins 40 ans. A l'époque, un certain nombre de lois n'existait pas. Je pense donc que le risque juridique est élevé. Il faut tenir compte de tout ça, et appliquer concrètement et de manière utile et crédible les textes de loi.

Alain RENARD, Vice-Président du Département de la Gironde – Il y a 40 ou 50 ans, on ne se préoccupait pas d'autant de choses qu'aujourd'hui. Aujourd'hui, on parle d'un schéma de déplacements durables dans un contexte d'urbanisation voulu, augmenté, assumé et encadré. D'énormes évolutions ont eu lieu : il convient naturellement de respecter cet esprit et la loi. Le contexte doit être sécurisé de façon absolue.

Alain LEDUC, Chef de projet du projet de déplacements durables du Nord Bassin, Département de la Gironde – Le premier risque pour le projet serait de ne pas être capable de justifier l'opportunité de faire. On veut justifier l'opportunité de cette opération avec les acteurs et le public. On a constaté durant la pré-concertation qu'il y avait un large accord sur l'idée d'un statu quo n'était pas envisageable.

Jean MAZODIER, Protection et aménagement de Lège Cap Ferret (PALCF) – C'est un pas formidable qui a été franchi.

Alain LEDUC, Chef de projet du projet de déplacements durables du Nord Bassin, Département de la Gironde – On ne pourra rien sans une reconnaissance de l'opportunité d'agir. On ne parle pas d'infrastructure. Mais d'un système global des mobilités.

Hélène SARRIQUET, Garante de la concertation préalable – Je rappelle que le dossier de la concertation sera disponible à partir du 14 mai. Il doit servir de base à vos demandes ou observations. Et vous recevrez une synthèse de 4 pages dans la boîte aux lettres. Il y a aussi le site internet du Département sur lequel vous avez toutes les informations.

Alain RENARD, Vice-Président du Département de la Gironde – J'adresse tous mes remerciements d'avoir travaillé depuis un certain nombre de mois à élaborer cette concertation. Lorsque nous évoquons le fait que ce projet doit être partagé, nous avons bien conscience que ce ne sera pas un projet de l'unanimité. Mais ce qui est important, c'est que l'expression de tous puisse être recueillie sans a priori en intégrant les argumentaires et les réflexions des uns et des autres sur les enjeux et sur les conditions à satisfaire. Ce que l'on veut vous dire aussi, au nom du Président Gleyze, c'est

qu'un projet de ce type ne peut pas se bâtir seul. Il est conditionné par trois dimensions : il y a premièrement l'analyse et la qualification des critères de choix. Il y a deuxièmement le partage et l'appropriation par nos concitoyens de ce que signifie la mise en œuvre d'un tel projet. Puis, le troisième élément, est l'acceptabilité dans notre société de ce que peuvent être des investissements conséquents au service d'une diversité de pratiques. C'est une liaison entre ces trois éléments qui fera que nous pourrons – je l'espère – aboutir à un projet partagé ou, au contraire, à une certaine incapacité de traduire dans la réalité les discours sur les enjeux environnementaux et les enjeux de partage du territoire. Le pas de temps est assez conséquent entre le temps de la décision et le temps de la mise en œuvre, pour éprouver la fiabilité des actions mises en place. Je participerai pour ma part aux réunions publiques. Et je remercie ceux qui ont contribué et contribuent à ce que la vie de la concertation soit une vie riche en la matière.

Clôture la séance