

Projet de déplacements durables du Nord Bassin

Compte-rendu de la réunion publique d'ouverture du 17 mai 2018 à Andernos-les-Bains

La réunion publique d'ouverture du 17 mai 2018 qui s'est tenue à la salle du Broustic d'Andernos-les-Bains, de 18h30 à 21h30, a réuni environ 150 participants.

I. Déroulé de la présentation

INTRODUCTION

Jean-Yves ROSAZZA, Maire d'Andernos-les-Bains

Bonsoir et merci d'être si nombreux ce soir dans cette salle du Broustic au cœur de notre ville, non pas pour une réunion de fête, mais pour échanger sur un sujet de taille et qui nous concerne tous. Si nous sommes ici ce soir, c'est parce que le Conseil Départemental, la COBAN, les communes et la Région ont décidé d'engager une réflexion moderne et globale pour rechercher des solutions à des problèmes qui nous ennuiant, notamment sur la RD3 qui est embouteillée. L'idée de cette réflexion, c'est qu'il faut se montrer ouvert et moderne mais aussi efficace. Surtout, nous ne sacrifierons pas notre environnement au bénéfice d'autre chose, mais on ne peut plus attendre des décennies sans prendre nos responsabilités et faire quelque chose ensemble.

J'ai le plaisir d'accueillir parmi nous ce soir Anne Laure Fabre Nadler, Vice-Présidente du Conseil départemental en charge de la mobilité, Alain Renard, Vice-Président en charge de la préservation de l'environnement, de la gestion des risques et des ressources et des infrastructures, Jean-Guy Perrière, Président du SYBARVAL et conseiller départemental, Marie Larue, maire de Lanton et conseillère départementale, Serge Baudy, Maire de Marcheprime. J'excuse Monsieur Bruno Lafon Président de la COBAN un peu en retard mais qui va arriver. Je remercie également les représentants du Pays Barval, les élus des communes et, les équipes techniques du Département de la Gironde.

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental

Je salue mes collègues, monsieur le maire d'Andernos. Mesdames et messieurs, c'est la deuxième réunion publique d'ouverture de cette concertation sur le projet de déplacements durables du nord bassin d'Arcachon. La première s'est tenue avant hier à Biganos. C'est la deuxième réunion par rapport au démarrage d'une procédure qui implique les élus présents ici ce soir et tout un ensemble de porteurs de projet. Comment se situe cette concertation ?

Nous sommes aujourd'hui dans un contexte où les grands projets d'infrastructures doivent s'accompagner d'une véritable concertation, ne se réduisant pas à un simple formalisme.

Le Conseil Départemental de la Gironde en la personne de son Président, Jean Luc Gleyze, a souhaité que cette procédure intègre les grands principes de la concertation telle qu'elle peut se faire aujourd'hui pour des grandes infrastructures, en sollicitant volontairement la Commission nationale du débat public. Cette commission a répondu favorablement en nommant madame Hélène Sarriquet en tant que garante de la concertation, pour accompagner le débat et faire en sorte qu'il soit structuré.

Pour ce qui est de la manière dont on aborde ce dossier, je vous renvoie à l'article de *Sud-Ouest* du 18 janvier 2018 qui a été titré de manière on ne peut plus claire. Je le redis : une infrastructure ne peut suffire. Nous sommes engagés dans une réflexion sur les mobilités au sens large. Il s'agit d'un projet sur un territoire. Ce projet, qui est à inventer, ne peut se construire que sur ce territoire et qu'avec lui – avec les collectivités et avec tous – pour faire en sorte qu'il soit co-construit et qu'il puisse aussi être ouvert aux réflexions des citoyens de ce territoire. Traditionnellement, il y a des procédures formelles. Ici nous avons souhaité associer en amont de cette concertation ouverte à tous les acteurs publics, socio-économiques et représentants d'associations du territoire. Certains ont un certain positionnement sur ces sujets et ont déjà fait remonter leurs attentes.

Nous avons donc rencontré un certain nombre de ces acteurs avant d'élaborer un dossier de la concertation et qu'il soit soumis au public. Ce que nous vous présentons aujourd'hui n'est pas un dossier d'enquête publique, c'est une base à partir de laquelle construire ce projet. Il sera alors jugé sur de nombreux aspects : impact environnemental, socio-économique, rapport coût efficacité, etc. La question qui se pose aujourd'hui dans le cadre de cette concertation avec vous, c'est : comment apporter des réponses adaptées au contexte qui est le vôtre et comment penser les déplacements des citoyens demain sur ce territoire. Cela passe par des investissements de la part des collectivités, mais aussi par toute une évolution des services offerts à la population. Je laisse la parole à Anne-Laure Fabre-Nadler pour développer ces enjeux de mobilités.

Anne-Laure Fabre-Nadler, Vice-Présidente du Conseil Départemental

Nous sommes là ce soir pour parler de mobilité. Cela n'a peut-être l'air de rien, mais je vous assure que c'est une vraie révolution qu'on ait changé le mot « infrastructure » par « mobilité » dans notre manière d'appréhender les choses. Aujourd'hui, on ne réfléchit plus en termes d'infrastructures mais en termes de projet globaux. On est là pour dire que le projet doit être global. Au-delà de la saturation de la RD3, on doit comprendre vos comportements, analyser les flux qui traversent votre territoire et apporter des réponses adaptées et durables dans une période où l'argent public est précieux, de sorte que dans 10 ans on ne revienne pas vous voir à nouveau en vous demandant « qu'est-ce qu'on fait ? ».

Si vous avez un quart d'heure devant vous, je vous invite vraiment à aller sur le site internet du Département, et à y lire la contribution que nous avons faite aux Assises nationales de la mobilité. Vous verrez qu'on pense aujourd'hui tous modes de transports : voiture, train, bus, vélo, piétons, covoiturage, transport à la demande, mais aussi au mélange de tous ces transports qu'on appelle l'intermodalité. On pense aussi la mobilité en lien avec d'autres questions : pourquoi se déplace-t-on ? Cette question est en lien avec l'emploi, avec l'urbanisme. Doit-on élargir nos communes ? Redynamiser nos centre-bourgs ? Ce sont toutes ces questions que l'on se pose aujourd'hui afin d'adapter les évolutions. Tous ces questionnements ont aujourd'hui leur place dans un projet de mobilité. Notre approche à travers ce projet est moderne non seulement avec vous, mais aussi avec la COBAN, les communes et la Région avec qui on avance ensemble pour répondre à ces défis. Vous galérez au quotidien et on doit trouver des solutions adaptées à vos besoins. Il est clair qu'on a une route dangereuse transformée de fait en voie urbaine, avec un taux d'accidents élevé de 17% alors qu'il n'est que de 6% ailleurs sur le département. C'est caractéristique d'une situation de conflits d'usage. Comment réparer ça ? Comment faire en sorte que chacun puisse trouver une place au travers de tout un ensemble de modes de déplacements ? C'est la question qui vous est posée aujourd'hui.

Jean-Guy PERRIÈRE, Maire d'Arès, Président du SYBARVAL, Vice-Président de la COBAN

De mon côté, j'ai trois casquettes par rapport à ce projet. Je suis Maire d'Arès, Président du SYBARVAL et Vice-Président de la COBAN. D'ailleurs, j'excuse Bruno Lafon qui a ce soir une manifestation sur sa commune et qui nous rejoindra un peu plus tard. J'ai bien écouté l'intervention d'Anne-Laure Fabre-Nadler, notamment sur le fait qu'aujourd'hui on utilise cette appellation de « mobilité ». Je crois qu'en tant que maires, on fait tous le constat que sur cet axe, beaucoup de choses se passent d'une manière anormale. Il faut arriver à faire quelque chose.

La COBAN dispose maintenant de la compétence transport. Si les représentants des communes et de la COBAN sont là aujourd'hui autour du Département, cela témoigne bien de leur conscience de ce sujet. Anne-Laure Fabre-Nadler l'a dit, la mobilité recouvre beaucoup de choses. Il faut profiter de cette synergie mise en place ensemble. Il y a eu le vote du schéma des déplacements il y a 3 mois, qui va dans le sens de mettre en œuvre des solutions pour améliorer tous les modes de déplacements et l'intermodalité, afin que chacun puisse utiliser un mode de déplacement adapté. Il y a donc une synergie totale de notre action. Parmi les 25 actions du schéma, certaines sont déjà bien entamées, et on ne part pas de rien sur ce territoire. On a déjà du transport en commun, du transport à la demande, on a fait pas mal de choses pour les déplacements doux et cyclables – notamment sur l'axe Biganos-Marcheprime entre les deux pôles d'échanges. Chaque commune s'est engagée à apaiser son centre bourg et met en place des actions en ce sens. C'est sûr, cela ne se fera pas d'un coup de baguette magique. Mais notre action globale vise à faire en sorte que sur le nord bassin, on puisse se déplacer autrement. Je ne vais pas être long et j'interviendrai à d'autres moments si nécessaire ou si on me sollicite sur un point particulier.

Au titre de Président du SYBARVAL et de Président du SCoT, je tiens à dire simplement que même si l'annulation du SCoT est un argument qui nous est à chaque fois opposé, ce n'était pas forcément pour une question de consommation d'espace excessive. On avait défini une enveloppe capable sur le nord bassin. Le SCoT sera repris et cela prendra le temps. Mais sincèrement, je ne pense pas que cette enveloppe capable changera beaucoup. Et si elle change, elle changera plutôt dans le sens d'une diminution. Il y a des limites très précises pour de nombreuses communes. Si tout le monde les respecte avec des engagements forts, il n'y a aucune raison que cette enveloppe capable soit grignotée. Je rappelle d'ailleurs que dans le SCoT, il y avait une interdiction formelle de construire au-delà d'une voie nouvelle, si elle était amenée à se faire. Ce qui ne s'est pas fait ailleurs : il suffit de voir l'exemple de Gujan-Mestras. Ici, nous affirmons clairement que c'est à nous et à nos successeurs de nous engager clairement. On a les moyens de contrôler l'urbanisation.

Hélène SARRIQUET, Garante de la concertation

Bonsoir à tout le monde. Je m'appelle Hélène Sarriquet, et je suis garante de la concertation. La concertation, si l'on revient à l'origine du mot, c'est l'action de plusieurs personnes pour s'accorder sur un projet commun. La participation du public est établie dans un cadre mondial, jalonné par de grandes étapes : la déclaration de Stockholm en 1972, la charte mondiale de la nature en 1982, la convention de Rio en 1992, la convention d'Aarhus en 1998. On a réalisé que la meilleure manière de protéger l'environnement, était d'y associer les citoyens. On est allé vers un élargissement de la possibilité de participer des citoyens. C'est dans ce cadre que nous sommes aujourd'hui.

L'expérience a montré que les procédures participatives nécessitent l'intervention d'un tiers extérieur, afin de garantir leur bon déroulement et leur efficacité. C'est dans ce cadre que je suis là et je suis aidée en ça par Jean-Marc Rebière. Je vous dis juste deux mots sur la Commission nationale du débat public, que vous ne connaissez peut-être pas. Créée en 1995 par la loi Barnier relative au renforcement de la protection de l'environnement, devenue Autorité Indépendante en 2002 avec la loi sur la démocratie de proximité, la CNDP est présidée depuis mars 2018 par Chantal Jouanno. Institution chargée de développer et faire respecter la participation du public, son intervention est d'ordre méthodologique et porte essentiellement sur les conditions de participation et d'information du public.

Le garant de la concertation est un acteur actif et permanent de la concertation. C'est un personnage indispensable et qui en même temps reste toujours un peu en coulisse. Je suis là pour travailler en bonne intelligence avec le maître d'ouvrage sur les modalités de concertation, afin de m'assurer qu'un maximum de personnes soient informées. Je ne me substitue pas au maître d'ouvrage pour faire passer son projet, pas plus que je ne soutiens le scénario des uns ou des autres. Je travaille en confiance avec le maître d'ouvrage avant, pendant et après la concertation au titre de 4 missions fondamentales. Avant la concertation, je suis garante de la qualité, de l'intelligence, de la sincérité des informations, et de l'adéquation des outils et supports de décisions. Vous disposez aujourd'hui d'un dossier de concertation grand public, et pour ceux qui veulent aller plus loin, de toutes les études techniques. Je suis garante des modalités de participation du public au travers du calendrier des 15 temps d'échanges prévus, des méthodes et outils de participation permettant la participation de tous les publics concernés. On va travailler avec les collégiens, les lycéens, les personnes âgées, les personnes en insertion et les entreprises. Normalement, vous avez tous reçu un dépliant de 4 pages vous indiquant tous ces temps. Pendant la concertation, je suis garante des caractéristiques et de la pertinence des outils d'expression du public. Vous disposez d'un questionnaire et de plusieurs moyens pour vous exprimer. Je suis garante de la qualité d'écoute du porteur de projet et des réponses apportées aux questions posées par le public. Là-dessus, j'attire votre attention sur le fait que chacun n'obtiendra pas forcément sa réponse. La réponse donnée ne sera pas forcément celle que vous attendez ou souhaitez. Pendant la concertation, ce sont pour moi principalement des fonctions d'observation et d'écoute, de rappel du cadre et, si besoin est, de recours. Enfin, après la concertation, je ne disparaîtrai pas. Je reste acteur, et je rendrai compte de la concertation au travers d'un bilan. Je réexpliquerai comment ça s'est passé, comment les gens ont été informés, dans quelle mesure ils ont eu des réponses à leurs questions. Je ferai le point sur les avis exprimés et les réponses données et serai amenée à formuler des recommandations méthodologiques au maître d'ouvrage.

Pour finir, je rappelle quelques points qui me paraissent importants. Je m'engage à respecter les principes de la démarche : argumentation et transparence. C'est un point très important

sur lequel je serai vigilante. On ne peut donner des données sans les expliciter, qu'il s'agisse du maître d'ouvrage ou du public. Mes valeurs, ce sont la neutralité, l'indépendance et le fait de réserver à tous une égalité de traitement. Vous serez nombreux durant les temps d'échange, et on souhaite que le maximum d'entre vous puisse s'exprimer. Ceux qui ont l'habitude de la prise de parole seront forcément frustrés car ils auront peut-être le sentiment de ne pas avoir le temps de s'exprimer. Mais je vous invite à vous saisir des outils qui sont à votre disposition, et en particulier le site du Département qui est très clair : vous pouvez y rédiger et y publier tous vos avis. Allez écrire votre avis dans les registres en mairie. Répondez au questionnaire en ligne. En ce qui me concerne, il y a une adresse à laquelle certains d'entre vous m'ont déjà écrit. Je vous le dis, je ne réponds pas personnellement aux gens. Je ne répondrai qu'à ceux qui ont des difficultés à accéder aux moyens d'information et de participation. On vous répondra de façon collective via la foire aux questions du site internet du département qui est vraiment essentiel. Allez sur le site et faites vos observations. Je les lis toutes. Sur les demandes d'expertise complémentaire, c'est un cadre précis et c'est soumis au contrôle de la CNDP.

PRÉSENTATION DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Renaud DUPUY, *Directeur de NEORAMA*

Cette phase de la concertation préalable se déroule 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. Cela a déjà été dit : 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

On l'a dit, il y a 15 temps de concertation organisés. Il y a 2 réunions publiques d'ouverture l'autre soir à Biganos et ce soir à Andernos, et il y aura deux réunions publiques de clôture. On va aussi rencontrer des gens qui ne vont pas forcément venir aux réunions publiques. Cela se fera au travers de 5 temps d'échange avec les habitants : le 29 mai à la gare de Biganos, le 31 mai à la gare de Marcheprime, le 4 juin à la mairie de Lège Cap-Ferret, le 6 juin à la salle des fêtes de Mios, le 23 juin sur l'esplanade Dartiguelongue à Arès. Il y aura aussi 2 ateliers participatifs, qui seront vraiment des temps de travail collectif ouverts au grand public et qui permettront de hiérarchiser les scénarios du projet. Cela passera également par un dispositif dédié aux publics spécifiques : les scolaires le 22 mai au lycée d'Andernos-les-Bains et le 24 mai au collège d'Audenge, les chefs d'entreprises le 28 mai à Audenge et les personnes en insertion sociale le 5 juin à Biganos. Et enfin, les 2 réunions publiques de clôture avec un format différent car on aura écouté et recueilli les avis et on en fera la synthèse. Un questionnaire permettra de recueillir l'avis des habitants du territoire sur les pratiques de déplacement et sera mis à disposition du public dans les mairies du territoire ainsi que sur le site du département.

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 sur la manière dont s'est déroulée la concertation. 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 que le maître d'ouvrage ou les maîtres d'ouvrages ont jugées nécessaires de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation. Pour répondre à la problématique de déplacements durables sur les Nord Bassin d'Arcachon, bien évidemment, ces décisions seront publiées et rendues publiques.

PRÉSENTATION DU PROJET

Alain LEDUC, Chef de projet, Département de la Gironde

Beaucoup de choses ont déjà été dites. On y reviendra au besoin, mais je vais tâcher d'aller assez vite. Ce projet est porté par l'ensemble des collectivités compétentes en matière de mobilité sur ce territoire. Les scénarios que nous vous proposons ont été élaborés sur la base des études disponibles sur le site du Département, de la phase de pré-concertation avec les acteurs du territoire et des schémas de mobilité et modes doux élaborés par la COBAN.

Ce projet s'inscrit sur un territoire, le Nord Bassin, qui est un territoire très singulier. En termes d'attractivité, tout d'abord, on a une évolution de la population de +12% en 5 ans entre 2008 et 2013, ce qui est plus élevé qu'au 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% hébergements marchands du Barval. Et bien entendu, il y a la richesse de son environnement avec le bassin, la forêt, les milieux naturels, les loisirs.

Ce soir je souhaiterais insister sur la mobilité et démontrer sa complexité. Elle concerne par exemple de nombreux besoins particuliers qui justifient toutes les rencontres que nous avons prévues vers des publics ciblés. Il s'agit par exemple des déplacements professionnels ou scolaires, logistiques, des personnes en insertion, des personnes à mobilité réduite, des malvoyants, des vacanciers, des déplacements de loisirs, avec des usagers plus ou moins vulnérables. On a donc un public très large possédant des besoins spécifiques. Il faut intégrer tout cela à notre réflexion, en prenant en compte aussi la vulnérabilité de certains modes de transport par rapport aux autres. Car un système de mobilité, j'insiste, est la combinaison de plusieurs modes de déplacements pour répondre à des besoins différents. Un système des mobilités comprend des transports collectifs – ferrés avec le train ou le tramway, routiers avec les bus et navettes, de proximité avec le transport à la demande –, des déplacements actifs – marche, vélo, rollers, skate –, des déplacements motorisés principalement individuels – en voiture, en deux roues - et les poids lourds qui sont aussi nombreux. Les modes de déplacements sont eux aussi plus ou moins vulnérables.

Le système des mobilités existant propose bien plusieurs offres de déplacements. L'offre est réelle. On a le TER au sud du territoire avec la ligne 32 Bordeaux-Arcachon, les bus TransGironde (601 et 610), puis le transport à la demande, mais aussi 12 aires de covoiturage en service, un réseau de pistes cyclables important et, bien sûr, un réseau routier.

Toutefois, le système des mobilités existant présente aujourd'hui des limites. Il y a des insuffisances concernant les transports collectifs au niveau des interconnexions, des

fréquences, de la rapidité et de la sécurité. On trouve une ligne de bus 610 sur la RD3 qui pâtit des contraintes de circulation.

Sur le réseau routier, on observe une accidentologie très élevée avec 60 tués pour 347 accidents en 10 ans entre 2005 et 2015. Ce taux d'accidentologie (17%) est également aussi élevé sur la RD3. Enfin, le réseau routier est également inadapté aux interventions des secours et à la mise en œuvre de déviation en cas d'incidents.

Le réseau existant présente de nombreux conflits d'usages. Cela se traduit par des réseaux cyclables interrompus, de multiples croisements entre pistes cyclables et les routes, par des conditions de cheminement pour les piétons et les vélos peu sécurisantes sur des axes trop circulés en milieux urbanisés. On observe également des flux longue distance au nord et au sud du territoire d'étude et des flux de transit nord-sud sur la RD3 à l'origine de nombreux conflits d'usages. Cet axe est parcellé de centres urbains, administratifs et d'écoles, où se mélangent des déplacements très locaux avec des déplacements de longue distance à l'origine de ces conflits d'usages.

Le système des mobilités, c'est aussi un usage significatif des transports collectifs vers la métropole. Au nord, la RD106, c'est 16 500 véhicules/jour sur la route et 1 300 voyageurs/jour sur la ligne 601. La ligne 601 supporte donc 8% des déplacements.

Au sud, le TER, c'est 3 800 montées/jour entre les gares de Biganos et Marcheprime.

Sur la RD3, on a 13 000 véhicules/jour. La ligne 610, avec 190 voyageurs/jour, représente 1,5% des déplacements le long de cet axe.

Le système des mobilités existant révèle également un usage très important de la voiture (93% des ménages possède au moins une voiture) et un usage significatif du vélo et de la marche qui représentent respectivement 20% et 5% des déplacements.

Le projet de déplacements durables du nord bassin, quant à lui, consiste donc à intégrer les besoins de tous les usagers, à solliciter tous les supports de déplacement puis, à mixer correctement toutes les offres de déplacements.

À titre d'exemple, je vous propose quelques chiffres concernant la COBAN et la métropole bordelaise. En 2009, la COBAN c'était 70% des déplacements en voiture, 25% à la marche et en vélo et, 3% de transports collectifs.

En 2009, la métropole bordelaise c'était 60% des déplacements en voiture, 27% à la marche et en vélo et, 11% de transports collectifs. Suite aux différents aménagements et investissements réalisés, ces ratios sont devenus en 2017 les suivants : 50% pour la voiture, 37% pour les modes actifs et 12% pour les transports collectifs. Les 10% perdus par la voiture l'ont été au bénéfice des modes actifs. Les transports en commun ont, quant à eux, progressé de seulement 1%.

Les statistiques pour un milieu dense et urbanisé sont illustrées ici par Bordeaux intra-muros. Dans ce cas, les parts modales en 2017 étaient les suivantes : 30% pour la voiture, 54% pour les modes actifs et 15% pour les transports collectifs.

Ces éléments chiffrés doivent permettre de se projeter sur le futur système des mobilités envisageable pour le territoire de la COBAN en termes de parts modales.

Le projet propose d'apaiser la RD3 en faveur de la vie locale et des modes actifs de déplacement, en supprimant les conflits d'usage et en améliorant la sécurité. Comment ? En réduisant le trafic sur la RD3. En limitant l'accès à certains usagers (Poids lourds, transport de matières dangereuses, ...) et en aménageant des zones de circulation apaisée.

Le projet propose également d'apaiser la RD3 en faveur des modes de déplacements collectifs, pour desservir les principaux pôles (Administratifs, de santé, sportifs, écoles, ...) et les gares. Comment y parvient-on ? En améliorant la vitesse commerciale des bus par la création de couloirs dédiés au niveau des carrefours et l'utilisation de la piste cyclable « Vélodyssée ». Pour cela, le projet propose la mise en œuvre de petits transports collectifs souples tels que des navettes électriques qui pourraient emprunter la piste cyclable et franchir plus facilement les secteurs urbanisés. On peut prendre exemple sur ce qui se passe à Bayonne.

Le projet propose de favoriser la mixité des modes des déplacements et l'intermodalité, en créant des espaces d'échanges, que l'on nomme dans ce dossier de concertation « carrefours de mobilités » lorsqu'ils sont situés en agglomération (bourgs) et « pôles d'échanges secondaires » lorsqu'ils sont situés en dehors des zones urbanisées. Vous avez un exemple de ce type d'aménagement avec la nouvelle aire de covoiturage de Querquillas mise en service en début d'année. Cette aire se situe au carrefour entre la RD106 et la RD215 sur la commune d'Andernos. Elle a vocation à permettre des échanges entre les voitures et les bus, motos, vélos, véhicules électriques, etc.

Sylvain DEPREISSAT, Chargé de projet Mobilité Durable – Pays BARVAL

La COBAN a décidé de planifier la mobilité sur son territoire en proposant des solutions plurielles pour améliorer le système global des mobilités. A travers les schémas mobilités et modes doux validés en février 2018, ce sont 25 actions qui ont été décidées pour répondre aux besoins actuels, mais aussi pour anticiper et accompagner l'évolution des pratiques de déplacements.

Les 3 scénarios proposés dans le cadre du projet de déplacements durables du nord bassin comprennent une base commune issue de 7 actions socles des deux schémas de la COBAN : l'amélioration de l'offre existante en transports collectifs, le renforcement des pôles d'échanges existants, les aménagements de sécurité afin d'améliorer les modes actifs, l'implantation de 5 carrefours de mobilité dans les centres urbains, l'incitation et l'accompagnement à la mise en œuvre des plans de mobilité, le développement d'une fonction de conseil en mobilité, la mise en œuvre d'une gouvernance partagée de la mobilité. Cela s'intègre dans une démarche politique avec une prise en compte de la multiplicité des compétences, de la complémentarité des réponses et d'une synergie de travail bien rôdée qui doit perdurer avec vous.

Alain LEDUC, Chef de projet, Département de la Gironde

Je vais proposer pour cette présentation des 3 scénarios du dossier de la concertation de les traiter par modes de déplacements.

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. Concernant les modes actifs, il propose des petits aménagements de sécurité dans les centres urbains. Pour les transports collectifs : l'amélioration des transports existants (ligne Transgironde n°610 par un fonctionnement en boucle, Transport à la demande). Pour le report modal : l'implantation de 5 carrefours de mobilité dans les centres urbains de Lège, Andernos, Lanton, Audenge et Mios, pour une meilleure connexion entre les modes de déplacements, et le renforcement des pôles d'échanges existants de Marcheprime et Biganos. Il propose pour les

déplacements routiers la création de 2 bretelles de liaison routière à Blagon et Marcheprime pour éviter ces deux carrefours.

Concernant le scénario n°2, il comprend le socle commun d'actions prévu dans le scénario 1. Il apporte, concernant l'intermodalité, la création de 5 pôles d'échanges secondaires en retrait des secteurs urbanisés. Concernant les modes actifs : le développement des liaisons cyclables intercommunales et vers les pôles d'échanges secondaires. Concernant les transports collectifs, des navettes reliant les centres urbains aux pôles d'échanges secondaires. Enfin, pour les déplacements routiers, une transformation des pistes forestières 209/210 en voie routière de délestage pour capter 15 à 25% du trafic de la RD3, avec 2 options de liaisons : au Nord par le contournement de Lège et au Sud avec une liaison vers A660.

Dans le scénario n°3, on propose une version plus proche des centres de vie pour améliorer l'accessibilité des offres de mobilité et des pôles d'échanges secondaires. Ce scénario prévoit également la création d'une nouvelle ligne de bus interurbaine reliant les 5 nouveaux pôles d'échanges secondaires vers la gare de Marcheprime. Concernant l'attractivité des transports en commun sur la RD3, ce scénario propose la priorisation des transports en commun aux carrefours et la mise en œuvre d'une navette reliant Lège-Cap-Ferret à Biganos en empruntant la piste cyclable dans les secteurs urbanisés. Enfin, il propose l'utilisation des emprises d'une ligne RTE pour favoriser la création d'une nouvelle voie et capter 25 à 35% du trafic de la RD3.

Échanges

Michel DAVERAT, SEPANSO – Ce que je voudrais commencer par dire, c'est que je souscris à la démarche du projet de déplacements durables. Nous soutenons cette démarche. Nous soutenons également le propos d'Anne-Laure Fabre-Nadler sur la mobilité. Mais aucun des scénarios proposés n'intègre des transports en commun en site propre. On propose la route. Encore la route et toujours la route. Et ce n'est pas comme ça qu'on limitera les émissions de gaz à effet de serre et le réchauffement climatique. Je m'arrête là et j'espère qu'on intégrera un projet avec un transport en commun en site propre comme le font les grandes agglomérations en vue de diminuer l'utilisation de l'automobile.

Anne Laure FABRE-NADLER, Vice-Présidente du Conseil Départemental – Je n'ai pas la même lecture. Nous proposons 3 scénarios. Tous ne comprennent pas une nouvelle voie. C'est véritablement un projet de mobilité. Si nouvelle infrastructure il y a, elle est pensée en lien avec les autres modes de déplacements, les transports en commun, et vise un changement des comportements. La France vient de faire l'objet d'une condamnation par l'Union européenne pour la qualité de l'air. En l'état actuel, la traversée des 8 communes contribue à la mauvaise qualité de l'air. Si on réalise des zones de circulation apaisée à 20 ou 30km/h, on réconciliera le Bassin avec l'environnement. A vous de voir quel est le scénario qui vous correspond le mieux, et qui apporte aussi des solutions réelles en mobilité.

Michel ESCUER, habitant d'Andernos – Il me semble que l'amélioration du réseau routier vient après d'autres questions que l'on ne pose pas ici. Quelle est la cause de cette problématique ? Le réseau routier est saturé. Mais il y a un autre problème : c'est l'accroissement du nombre de voitures en conséquence de l'immobilier. Donc, messieurs les élus, je pose la question : y a-t-il une politique d'urbanisation et immobilière qui vient en amont des problèmes que nous rencontrons ? Si le problème de l'immobilier n'est pas réglé,

nous reviendrons tous les 4 ou 5 ans au même point qu'aujourd'hui. Êtes-vous des acteurs passifs ou bien avez-vous un mot à dire sur la politique immobilière du territoire ?

Jean-Yves ROSAZZA, Maire d'Andernos – J'espère avoir bien compris votre intervention. Mais je pose la question : en France depuis le baby-boom, la population française s'est accrue de 15 millions d'habitants. Où les met-on ? Alors effectivement, ces gens-là arrivent avec une voiture, une télévision, ils ont accès au confort moderne, comme la plupart d'entre nous.

Michel ESCUER, habitant d'Andernos – Oui, il y a un accroissement national continu, mais il n'y a pas d'homogénéité entre les régions. Certaines sont plus attractives que d'autres.

Jean-Yves ROSAZZA, Maire d'Andernos – Pour le cas du Nord Bassin, il n'y a pas de recherche de densifier. C'est un territoire attractif. Vous avez le droit de vous installer où vous le voulez. En revanche, vous n'avez pas le droit de dire après votre installation qu'il faudrait qu'après vous tout s'arrête.

Jean-Guy PERRIÈRE, Président du SYBARVAL, Maire d'Arès – On ne peut parler de mobilité sans penser un schéma d'urbanisme. Le SCoT prévoit cela. Après, il y a une réglementation. Aujourd'hui, on ne peut empêcher quelqu'un qui a un terrain de le partager. La loi ALUR nous impose de supprimer immédiatement les limites minimales. Il faudrait adapter la réglementation sur ce point. Mais ce n'est pas la même chose. Aujourd'hui, on ne va pas se plaindre : il vaut mieux gérer l'abondance que la pénurie. On attire 15 000 habitants nouveaux par an sur le département, et Bordeaux et l'ouest du territoire en prennent leur part. On arrive à gérer nos contradictions.

Maurice VELY, habitant d'Audenge – Je voudrais parler du scénario 3. Je pense que vous allez créer une nouvelle route départementale en plein Audenge. Vous allez diviser la pollution sur la RD3 mais la remettre sur cette nouvelle route et vous allez enfermer Audenge dans un nuage de pollution.

Frédéric PERRIÈRE, DGA du Département de la Gironde – Comme l'a rappelé Alain Leduc, le scénario 3 permettrait un report de 35% du trafic de la RD3. Sur 15 000 véhicules/jour, cela fait environ 5000 véhicules de moins par jour. Cela changerait les choses. Je vous rassure : il n'est pas question de recréer une nouvelle route saturée avec de la pollution. Aujourd'hui, 75% de vos déplacements et 75% des kilomètres sont ici parcourus en voiture. Une idée du projet, c'est de faire qu'il y en ait moins. Si la RD3 passe de 15-16 000 véhicules à moins de 10 000 ce sera déjà bien. Concernant les nuisances, on fait les infrastructures avec une protection acoustique, et si infrastructure il y a, cela s'inscrit dans une vision globale. Concernant la pollution, il ne faut pas se tromper, on a vraiment un enjeu global de maîtrise de la pollution. C'est une problématique spécifique ici car on est un territoire à vent d'ouest dominant, où la pollution part ailleurs. Il faut faire en sorte qu'il y en ait beaucoup moins.

Marie Hélène RICQUIER, Écologistes du Bassin d'Arcachon – Je voudrais revenir sur ce que disait Jean-Guy Perrière. Sur l'enveloppe capable et les documents d'urbanisme, on prévoyait déjà un tracé de voie rétro-littorale qui devait s'appeler « route parc forestière ». Je voudrais comparer avec le Sud Bassin qui est vraiment l'exemple de ce qu'il ne faut pas faire. Plus on met de route, plus on construit. On le voit, avec des projets qui poussent comme des champignons et l'urbanisation galopante qui se développe. Il faudrait qu'on veille aussi vraiment à ne pas se rapprocher de la métropole bordelaise du côté nord-est. Il faut vraiment faire très attention à ce que l'on va faire.

Jean-Guy PERRIÈRE, Président du SYBARVAL, Maire d'Arès – Il y avait deux communes très proches d'une éventuelle voie nouvelle dans l'enveloppe capable du SCoT, les autres étant plus éloignées. Il y avait une limite posée. Effectivement, on se rapproche beaucoup de la métropole, mais je tiens à préciser que c'est plutôt la métropole qui se rapproche de nous. J'avais justement prévu un intervalle dans le SCoT entre la métropole et le Nord bassin. Je dois vous avouer que si nous avons tenu à geler ce territoire, la métropole n'a jamais voulu faire la même chose.

Guy CERE, habitant Biganos – Le document qui nous a été remis est un document complexe à étudier. C'est l'avenir de nos enfants. Concernant, la présentation est-ce qu'on la trouvera sur internet ? Si oui, donnez-moi le site. Il a été question à un moment donné de la rocade. Mais, j'ai eu l'occasion de prendre ma voiture pour aller au travail, et je peux vous dire que dès six heures, six heures trente, ça peut être bouché. Et ce n'est pas tout, on a quand même 250 km de camions entre Hendaye et Bordeaux. Alors la COP 21, elle est où dans tout ça ? Je sais qu'il y a pourtant un autre projet dont vous ne parlez pas. On peut faire autre chose que ce que vous dites. Votre devoir – et vous serez sinon responsables d'en parler devant nous tous sinon, c'est de la rétention d'information – c'est au moins de dire que cela existe !

Anne-Laure FABRE-NADLER, Vice-Présidente du Conseil Départemental – Sur la rocade, on est tous d'accord. Le Département dans sa contribution aux Assises nationales de la mobilité en a parlé et a pointé du doigt la problématique des camions. Maintenant, nous n'avons pas le droit de prendre un arrêté pour sortir les camions. On propose ici plusieurs scénarios, et les acteurs du projet, c'est vous. Si nul ne change de comportement, c'est la course à l'échalote qui se poursuivra indéfiniment. Maintenant, le remplissage d'une voiture ça joue. Le covoiturage que nous développons peut aussi contribuer à améliorer les choses.

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – Comme l'a évoqué Anne-Laure Fabre-Nadler, je crois que ce qui est mis au jeu de la concertation est ce sur quoi il y a à abonder. Cela n'a pas vocation à être un repoussoir, au contraire. C'est le support de notre réflexion.

Frédéric PERRIÈRE, DGA du Département de la Gironde – Je rappelle par ailleurs qu'il y a une page spécifique sur le site du Département pour répondre à toutes vos questions et vous permettre de déposer vos avis. Il y a un engagement que nous avons pris, et madame Sarriquet l'a dit, c'est la transparence. Si vous allez sur le site, vous retrouverez des contributions d'acteurs : du COBARTEC, de monsieur Confoulan, de la CCI, etc. L'ensemble des contributions faites sont consultables sur le site internet. Pour celles et ceux qui auront du temps de lecture, je vous renvoie aussi à la page 40 du rapport, concernant les projets évoqués en matière de site propre.

Stéphane MAGRI, habitant d'Audenge – Je voudrais faire une intervention en 3 points. Le premier point, c'est que je suis étonné qu'on présente ce projet en ne faisant pas table rase du passé mais presque. Car je signale qu'il y a la zone d'activité d'Audenge sur une potentielle future route. Cela m'étonne que ce projet ne soit pas lié au PLU d'Audenge, d'autant qu'il y a une réserve dédiée. Si le projet, c'est de ne pas tenir compte de ces informations qui existent, cela me surprend. Je suis tout de même satisfait de cette démarche de projet global mais – c'est mon deuxième point – je suis surpris de retrouver une solution du passé avec le scénario 2 qui engendrera un étalement urbain de plus en plus important, car plus on éloignera la route, plus elle sera une limite d'urbanisation. Enfin troisième point, plus technique au niveau de la documentation mise à disposition. On a

beaucoup d'éléments très récents et on n'a pas les documents plus anciens. On n'a pas les études ni les évaluations qui ont conduit à ces documents-là. Aussi, je me demandais s'il y avait un dossier de saisine de la CNDP et s'il était possible de le consulter.

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – La saisine de la Commission nationale du débat publique a été faite par courrier. À travers cette concertation, on est en train de préparer le dossier que vous évoquez, mais on est bien aujourd'hui au début d'une procédure.

Frédéric PERRIÈRE, DGA du Département de la Gironde – Nous sommes dans une phase de démarrage de concertation. Si je vous entends vous seriez prêt à faire une proposition d'une autre variante.

Stéphane MAGRI, habitant d'Audenge – Je suis surpris par le scénario 2 par rapport au scénario 3 qui dessert des zones urbaines.

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – Nous avons souhaité reprendre des hypothèses telles qu'avancées depuis un certain nombre d'années. On n'a pas écarté ce type de scénarios. Des critères d'évaluation ont été présentés. Ce sont donc trois hypothèses, mais il peut y avoir amendement. Vous avez évoqué la zone d'activités d'Audenge et cette question-là va remonter. Dans la concertation il va falloir apporter une réponse. On n'est pas sur 3 hypothèses figées. Elles peuvent évoluer chacune à l'intérieur et être mixées. Je le répète : ce n'est pas ce qui sera déposé. On est sur la concertation préalable avec vous. Dans un contexte sur lequel chacune des collectivités au titre de sa compétence a un rôle à jouer et assumer. Ce qui est présenté est une base d'analyse soumise à réflexion avec vous.

Nérée LEFRANÇOIS, habitante d'Andernos – Dans les scénarios 2 et 3, on arrive à un point rouge – pôle d'échange secondaire – d'Andernos et puis ensuite, il n'est relié à rien.

Alain LEDUC, Chef de projet, Département de la Gironde – Les points rouges, sur les cartes des scénarios, représentent des carrefours de mobilité. Ces carrefours constituent un des leviers pour favoriser les reports d'usage de la voiture vers d'autres modes de déplacement : par exemple, les transports en commun, le vélo ou le covoiturage. L'ambition que l'on a, est de vous permettre d'aborder le système des mobilités par d'autres angles que celui des infrastructures.

Frédéric PERRIÈRE, DGA du Département de la Gironde – Pour compléter, sur la liaison que vous pointez, entre le carrefour de mobilité d'Andernos et la RD 106, c'est une question de moindre impact. Un des enjeux, c'est de faire en sorte d'avoir l'impact moindre possible sur ce projet. Aujourd'hui, on considère que pour rejoindre Lège depuis Andernos, la RD 106 peut le permettre pour ceux qui seront en voiture.

Jean-Yves ROSAZZA, Maire d'Andernos – Je voudrais apporter une précision sur ce point précis. Vous vous étonniez qu'on ne prolonge pas la voie nouvelle au-delà de ce carrefour de mobilité. C'est précisément une volonté de ma part de ne pas couper la pointe qui se situe au-dessus de l'aire des gens du voyage pour qu'on arrive à considérer qu'il y a là une continuité à préserver avec l'espace forestier. C'est vraiment une volonté de faire en sorte que l'on continue d'utiliser l'avenue de Bordeaux pour aller reprendre la 106, et qu'on ne coupe pas le territoire forestier que l'on a ici avec une nouvelle voie.

Jean-Paul WALTER, habitant d'Andernos – Je tiens à dire que la présentation de la réunion me paraît totalement incomplète. Il faut présenter tous les scénarios. Vous arrivez avec cette simulation de concertation alors que c'est totalement incomplet et vous voulez faire en sorte que l'on discute de vos scénarios. On pourrait avoir une ligne de tramway à voie unique qui permettrait de mieux utiliser l'emprise de la piste cyclable. Là, on discute de vos scénarios et du coup personne ne discutera du tramway. Ce que je souhaiterais, c'est qu'on puisse présenter un scénario supplémentaire avec un tram. On dirait que vous avez déjà tranché. Faites voter les habitants, et que les habitants des communes puissent décider de ce qu'ils veulent vraiment.

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Au COBARTEC, on a parlé plusieurs fois du tram train sur la piste cyclable. Il y a déjà les ponts qui existent et qui permettraient de garder la piste cyclable à côté. On aurait même assez de place pour avoir une piste piétonnière. Je pense que les gens ont bien vu que tous les scénarios proposés sont routiers, or cela n'est pas l'avenir. Si on veut diminuer la voiture il faut des transports en commun efficaces. Si on prend l'exemple du scénario 2, c'est complètement aberrant. Qui va emprunter cette route ? On vous ressort ce qui a été déjà proposé. Lors du dernier comité consultatif, on a demandé à ce que le scénario du COBARTEC soit un 4^e scénario. Nous avons été appuyés par la FNAUT et nous avons demandé qu'une étude complémentaire sérieuse soit faite pour chiffrer notre projet. La seule étude qu'on cite, aujourd'hui, c'est l'étude de Transamo, mais qui ne prend pas en compte le fait que notre projet est en voie unique, or cela change tout. Notre projet est deux à trois fois moins cher que tout ce qui est proposé. On est sûr de ce qu'on fait et de ce qu'on dit. C'est anormal qu'on ne puisse pas présenter notre projet comme 4^e scénario.

Frédéric PERRIÈRE, DGA du Département de la Gironde – Sur la question des coûts, c'est un débat que vous avez avec l'étude de Transamo. Pour ceux qui ne connaissent pas le sujet du tram-train, je vous invite à aller sur le site du Département pour voir la présentation faite par le COBARTEC et vous y découvrirez leur projet. Sur les coûts, nous avons discuté cette semaine avec nos collègues de la métropole sur la question du projet d'extension de la ligne D sur la piste cyclable entre Lacanau et Bordeaux. Ils nous ont expliqué que rien que pour 4 kilomètres de tram, cela représente déjà 55 millions d'euros de travaux. Chacun son métier. Sur la partie infrastructure, vous dites qu'on ne propose pas le scénario COBARTEC. Mais un scénario doit intéresser tous les modes de transports. Il doit inclure les transports en commun mais aussi tous les autres modes de déplacements. Aujourd'hui, sur la ligne 610 qui reprend l'axe pour lequel vous envisagez un tram-train, on a 200 voyageurs par jour. Donc avant d'aller vers des solutions extrêmement lourdes et chères, la proposition faite a été de dire « allons y progressivement ». Aujourd'hui, on est à 3% de part modale pour les transports en commun sur le territoire. En considérant 20%, on serait meilleurs que Bordeaux intra-muros. Et 20%, sur la RD3 représenteraient 3 000 voyageurs, soit peu plus que la ligne 601 (vers Bordeaux) qui concerne 1 300 voyageurs par jour. Pour indication, la ligne la plus fréquentée sur la métropole de Bordeaux, la liane n°1, c'est 22 000 voyageurs par jour. 22 000 voyageurs par jour, c'est beaucoup plus que 13 000 véhicules sur la RD3. Cette illustration montre également la pertinence d'une solution Bus en site propre. Cette solution existe et mérite d'être testée, au moins dans un premier temps. Car malgré tout, je le redis, une voie ferrée, ça coûte extrêmement cher.

Stéphane BASSO, habitant d'Andernos et représentant de Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre en transition – Il est vrai que présenter 3 scénarios, même s'il y a eu un travail de qualité et technique, on restreint un peu le débat. Cela oriente le débat. La question, c'est comment, va-t-on se déplacer dans 30, 40 ou 50 ans ? Il aurait peut-être fallu mener une réflexion sur les modes de déplacements futurs. Je pense que la pédagogie va être également très

importante. Entre le tout vélo et le tout voiture, il y a des solutions intermédiaires qui peuvent émerger, en allant vers du moins polluant. Il ne faudrait pas faire des infrastructures en pensant qu'aux moyens de transports d'aujourd'hui.

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – J'écoute avec beaucoup d'attention l'ensemble des apports. Je retiendrai de ce qui se dit qu'on doit se situer dans une optique de long terme et que l'on doit apporter aussi des réponses à court terme pour répondre à un certain nombre de besoins. Je voudrais insister sur deux choses. La première, c'est que nous sommes sur un site préservé et qui présente une fragilité sur le plan environnemental et des activités. La deuxième, c'est que les évolutions en matière de population sont importantes. On voit bien qu'une partie de la population a des migrations importantes. Il doit donc y avoir des réponses à la fois à dimension individuelle à l'intérieur d'un territoire et en termes d'échanges avec les autres territoires du Département et de la région. Il ne faut pas figer les solutions. Je dirais que le premier élément qui me semble recueillir l'assentiment, c'est l'idée que des initiatives doivent être prises. Les modalités de déplacements doivent changer. Dans les approches aujourd'hui envisagées, et je vous encourage à regarder les documents, ce qui est présenté à vocation à être amendé, et il ne s'agirait pas d'intenter un procès en sorcellerie pour dire « qu'on va vous rouler dans la farine ». Je le redis : il ne s'agit pas de créer une desserte de lotissement. Le dossier créé va être examiné au titre des lois, mais aussi en termes de ratio « coûts/avantages » et d'impacts. Nous ne serons pas les seuls décideurs. On est bien dans une co-construction. Il n'y aura pas d'un côté les gagnants et de l'autre les perdants. Il faut faire en sorte que face à des besoins multiples, on apporte des réponses variées. On a un cocktail de solutions à élaborer qui intègre les besoins de tous. Ce qui est à proposer est à construire collectivement, et pas individuellement. Je me permets enfin d'attirer l'attention sur les transports collectifs. Dire qu'on est sur une démarche routière, cela ne correspond pas à la réalité et à l'ampleur du projet. Nous nous engageons à mener une réflexion qui préserve l'avenir et traite les problèmes d'aujourd'hui.

Roger LAYBROS, habitant d'Andernos – Je voudrais savoir si vous avez un calendrier large. J'aurais besoin d'un éclairage pour savoir si j'en parle à mon épouse, à mes enfants, à mes petits-enfants ou à mes arrière-petits-enfants ?

Frédéric PERRIÈRE, DGA du Département de la Gironde – Sur la question du calendrier, vous l'aurez compris, le projet concerne plusieurs maîtres d'ouvrage. La COBAN, avec l'approbation des schémas « mobilités et modes doux » s'est déjà engagée dans les premières réponses. Toutefois, comme cela a été rappelé à plusieurs reprises, l'efficacité et les délais de mise en œuvre des 25 actions prévues dans ces 2 schémas dépendront du scénario retenu à l'issue de la concertation préalable. L'idée consiste déjà, au sortir de la concertation préalable, de prendre une décision concernant la suite à donner à ce projet et le choix d'un scénario. Si ce scénario comprend un projet d'infrastructures, quel qu'il soit, celui-ci sera assujéti à toutes les procédures réglementaires en vigueur. Un arrêté déclarant ce projet d'infrastructure d'utilité publique constituera une de ces étapes majeures. Cela nous amènerait d'ici 2020, selon les décisions prises, à une enquête publique, avec un dossier complet, pour enchaîner, ensuite, sur sa réalisation, à horizon 2025. Concernant la mise en place de l'ensemble des mesures : plus les autres mesures iront vite, plus le projet routier, s'il y a lieu, ira vite.

Paul ANTONINI, habitant d'Andernos – Donc à ce que vous dites, le projet se mettrait en œuvre à un horizon de 7 à 10 ans. Je vois dans cette salle beaucoup d'entre nous qui ne seront peut-être plus aussi bien portants, mais qui seront toujours là. Donc ce que l'on

décide va nous concerner. Il n'y a pas beaucoup de personnes jeunes ce soir. Il serait intéressant de savoir ce que les jeunes veulent pour leur communauté.

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – Je voudrais apporter deux types de réponses. La première, c'est qu'un projet d'infrastructure est soumis à une certaine conditionnalité. Les travaux sur le SCoT vont reprendre en juillet, et il y a aussi une clarté qui doit être celle des communes quant à l'urbanisation qu'elles envisagent et à ses limites. Lorsqu'on parle d'échéance 2025, on parle bien de l'ensemble du projet. Il y a aussi tout le volet qui correspond aux circulations douces. En tout état de cause, pour la sécurisation des déplacements doux, les choses auront commencé à se faire bien avant 7 ans. Vous avez raison pour la fourchette de 7 à 10 ans sur la finalité, mais il faudra pour cela que beaucoup de choses convergent.

Frédéric PERRIÈRE, DGA du Département de la Gironde – Je note aussi la proposition faite de s'adresser à des publics spécifiques. Nous avons prévu cela dans le dispositif de concertation. Nous allons rencontrer des collégiens, des lycéens, des personnes en insertion sociale au travers de différents temps d'échanges sur le territoire. On ne peut que vous inviter à dire à vos proches d'y participer. On se cale sur les temps de pause pour rencontrer un maximum de personnes.

Michel ESCUER, habitant d'Andernos – Ce que vous venez de dire Monsieur Renard, c'est un petit peu dans la droite ligne de ce que je vous ai dit tout à l'heure. J'aurais préféré que Monsieur Rosazza me réponde ainsi plutôt que comme il l'a fait. Je ne vous permets pas de penser que je ne veux plus personne derrière moi et ce n'était pas une réponse que j'attendais de vous.

Jean-Yves BOURHIS, habitant de Lanton – Je rejoins la personne d'Audenge pour ce qui a été évoqué concernant la zone d'activités. Il y a aussi un projet immobilier. Des projets de lotissements. Dans l'attente d'une voie express, il y aura des nuisances. Vous disiez ne pas vouloir étendre trop le bassin vers Bordeaux mais il me semble que c'est l'état d'esprit à Audenge. Avec la jonction de Lubec. Et bientôt les promoteurs auront tout ça. Comment se fait-il que ce projet du tram-train qui avait déjà été en projet et enterré sûrement pour des raisons politiques, n'apparaisse pas ? Vous dites que la RD3 va être apaisée. Quelles portions seront à 70 ? Il y en aura trois, tout au plus. Ça veut dire que la RD3, bientôt, ce sera une route piétonne. C'est très bien pour les sportifs. Mais est-ce que les gens iront se déplacer à vélo ? Ce n'est pas pratique. Le tram train aurait été très bien. Regardez le nombre de cars qu'il faut entretenir et assurer. J'estime que pour respecter la COP 21, il faudrait revoir un projet intégrant le tram. Vous allez dire « ça coûte cher », mais quand on veut on peut le faire. On a de l'argent en France.

Un participant – Je voudrais en revenir à une question de méthode. J'ai relevé ce soir plusieurs interventions qui m'intéressent de ce point de vue-là. Je traduis vos propos. Il y a parmi nous des techniciens et des non-initiés. Chacun se met à la place de l'autre. J'ai entendu Anne-Laure Fabre-Nadler dire qu'elle souhaitait prendre en compte les nouveaux types de mobilité. Ensuite dans les interventions suivantes du public, j'ai entendu des propositions d'options techniques. Je pense que chacun doit rester à sa place. En tant que concepteur, je demande que chacun reste à sa place. Que le public ne se prenne pas pour technicien et inversement. Stéphane Basso a demandé : « comment nous déplacerons-nous demain ? ». Cela relève du public. J'invite maintenant tout le public à entendre ce qu'a dit Monsieur Renard. Je pense que le mérite des techniciens est atténué par le fait que le dessin apparaît comme une solution. Mais le dessin n'est que l'expression du problème que l'on a

souhaité résoudre. La question que je me pose, c'est : qu'attend-on des ateliers ? Comment les techniciens et les élus vont-ils intégrer les demandes du public ? D'ailleurs, je félicite vraiment les élus de s'être entendus pour présenter un projet en commun, ce qui est difficile et rare.

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – Le principe de l'atelier, c'est que l'expression soit libre, et que dans le cadre de l'élaboration de ce dossier, en faisant appel à une garante de la concertation, nous mettions en place les meilleures conditions d'information et de participation. Je ne vais pas rentrer dans les esprits des uns et des autres. Certains estiment que le débat est biaisé. Dans ces réunions où techniciens et citoyens se rencontrent, ces réunions ont vocation à une expression de tous. Il est parfois désagréable que chacun prenne la place de l'autre. Ce qui compte, c'est que le résultat de toute cette matière soit traité, pour que l'on ait des réponses à la fois globales et locales. Au bout du compte, ce qui compte, c'est que la réponse doit pouvoir être contestée peut-être, mais compréhensible.

Virginie MERLET, habitante de Lubec (commune d'Audenge) – Je suis interpellée par les scénarios 2 et 3, et surtout le scénario 2 qui prévoit la transformation de la piste 209-210. Je vis à proximité de la piste 210, et je tiens à dire que vous n'avez pas tenu compte des gens qui vivent là. Pourquoi avoir sacrifié les habitants de Lubec ?

Alain LEDUC, Chef de projet, Département de la Gironde – Tout d'abord il ne s'agit pas de tracés mais bien de principes envisagés pour faire évoluer le système des mobilités. Le scénario n°2 propose un principe routier plus éloigné du centre d'Audenge que le scénario n°3. Toutefois, quelque-soit le scénario qui sera retenu, nous reviendrons vers les habitants pour discuter de la position du trait. En l'occurrence, nous envisageons de réutiliser les couloirs de la ligne RTE situés 800mètres à l'ouest du hameau de Lubec.

Jean-Claude ALBERT, habitant d'Andernos – Je voudrais revenir sur un point important évoqué en début et plus du tout discuté après. C'est la question des secours et ce n'est pas le tram qui réglera ça. Ensuite par les temps qui court, il y devrait y avoir des applis qui permettent à chacun de prendre des autostoppeurs. Dernier point : je n'ai pas d'étude là-dessus mais je pense qu'une voiture qui roule à 90 km/h pollue moins qu'une voiture qui roule à 10 km/h.

CONCLUSION

Jean-Guy PERRIÈRE, Président du SYBARVAL, Maire d'Arès – Je l'ai dit en introduction, il y a des choses à faire à court, moyen, long et très long terme. Le schéma des mobilités de la COBAN, prévoit la création d'un site autostop pour faire en sorte que les jeunes puissent faire de l'autostop en sécurité. Ce schéma comprend plein de petits axes comme celui là pour impulser des comportements différents, plein de petits essais à faire pour amener à des comportements plus durables.

Anne-Laure FABRE-NADLER, Vice-Présidente du Conseil Départemental – Concernant l'émobilité et les déplacements de demain, on y travaille déjà notamment avec Matthieu Rouveyre, vice-président du Département. C'est une réflexion qui avance et qu'il faut poursuivre. Le scénario qu'on vous propose s'inscrit dans une logique globale de changement des comportements. Cela ne se résume pas à un raisonnement sur tel ou tel mode de transport. C'est tout le jeu de la concertation de voir où on met le curseur.

Bruno LAFON, Président de la COBAN, Maire de Biganos – À Biganos, nous avons attendu 33 ans un passage sous la voie ferrée. Ce projet était alors porté par le Conseil général. Aujourd'hui, il y a les communes, la COBAN et le Département qui possèdent des compétences en matière de mobilités. La COBAN a récemment pris la compétence transport. Ce que j'ai trouvé très intéressant, c'est que ce projet porte sur les mobilités et les déplacements et qu'il ne se résume pas à un ruban goudronné et qu'il est porté par plusieurs collectivités.

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – Le premier élément, c'est que je souscris au propos de Bruno Lafon, Président de la COBAN. On se jette dans un exercice qui parfois surprend. Il n'y a pas une patate chaude à se partager : chacun prend un peu de la patate, si je puis dire. Le deuxième élément : c'est qu'on s'est engagé à faire en sorte que le citoyen puisse participer à la réflexion et aux débats. C'est au résultat qu'on verra si c'était une vue de l'esprit ou si on a intégré un certain nombre d'éléments issus de vos propositions. Le troisième élément, c'est qu'il n'y a pas d'un côté les « y'a qu'à faut qu'on » et de l'autre les responsables de tout. Il y a une responsabilité de tous. Il y a ce qu'on peut faire déjà aujourd'hui dans l'état actuel des choses et faire évoluer ensemble dans le temps. Dernier point : il y a 15 réunions. Vous n'aurez pas comme boucs émissaires les vice-présidents du Conseil départemental. On reviendra à la fin. Vous n'aurez plus en paravent des élus et on ne vous demandera pas votre carte d'identité pour venir prendre la parole. Aujourd'hui on partage tous les documents et toute l'information. Saisissez-vous en. J'espère avoir été clair. Vous pouvez vous exprimer : c'est la démocratie. J'ai exprimé comment nous, en tout cas, on s'était engagé. C'est un fonctionnement transparent et chacun a sa part de responsabilité dans ce projet. Saisissons-nous du sujet même si on n'a pas de solution miracle. Il n'y a pas de mode de transport miracle mais des solutions à faire évoluer dans différentes directions. C'est un système évolutif.