

	<p>Concertation préalable (14 mai au 30 juin 2018) Atelier transport en commun en site propre <u>Centre d'animation de Lanton</u> (25 juin 2018)</p>	
---	--	---

Compte-rendu de l'atelier TCSP du 25 juin 2018 au centre d'animation de Lanton

L'atelier participatif grand public du 25 juin 2018 qui s'est tenu au centre d'animation de Lanton, de 18h30 à 21h30, a réuni **sur inscription** environ 70 participants.

INTRODUCTION

Le sujet du TCSP ayant occupé les débats, notamment au cours des ateliers participatifs, les garants ont demandé au Département de la Gironde d'organiser une réunion spécifique pour échanger et débattre de cette question en présence d'un expert extérieur.

Un expert extérieur ayant travaillé sur plusieurs projets de déplacements en site propre, a donc été désigné afin d'analyser, dans une perspective critique, chacune des contributions puis de donner un éclairage global sur l'opportunité d'un TCSP dans le cadre du projet PDDNB. Monsieur Thomas LASSERRE (EGIS Rail), a accepté de participer à cet atelier en tant qu'expert TCSP.

Suite à la présentation de l'ordre du jour par M Renaud Dupuy, Mme Hélène SARRIQUET - garante de la concertation- a rappelé plusieurs points à l'ensemble des participants :

- La tenue de nombreux temps d'échanges auprès d'un millier de personnes de tous horizons (habitants, scolaires, personnes âgées, entrepreneurs, personnes en insertion, touristes, ...) depuis le 14 mai 2018 ;
- La nécessité du respect de la charte de la concertation quant au respect et à l'écoute, la plupart des associations ont signé cette charte au moment de la pré-concertation;
- La nécessité de l'écoute mutuelle au service de l'amélioration du projet.

Renaud DUPUY a excusé les élus du territoire, absents du fait d'une convocation du Préfet ainsi que de la tenue d'une réunion du comité syndical du SIBA.

RAPPEL DES ÉVOLUTIONS DES TRANSPORTS COLLECTIFS PRÉVUES DANS LE CADRE DU PROJET DE DÉPLACEMENTS DURABLES DU NORD BASSIN

Après avoir rappelé le contexte et les enjeux de mobilité sur le territoire, Frédéric PERRIÈRE (Département de la Gironde) a présenté, au nom de la COBAN, les principales évolutions des transports collectifs prévues dans le cadre du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin. Le support de cette présentation est accessible sur la page dédiée au projet sur le site du Département de la Gironde (gironde.fr) en tant qu'annexe au présent compte-rendu.

LE PROJET DE C2BA

1) Présentation

Joël CONFOULAN a présenté le projet de C2BA : un tram sur pneus. Le support de sa présentation est accessible sur la page dédiée au projet sur le site du Département de la Gironde en tant qu'annexe au présent compte-rendu.

2) Avis de l'expert

Thomas LASSERRE, expert d'EGIS Rail confirme que les trams sur pneus existent dans plusieurs régions mais n'ont pas vraiment le vent en poupe. Deux villes – la ville de Caen et la ville de Nancy – ont décidé de transformer leur tram sur pneus pour passer à un tram sur rail. Le matériel roulant utilisé sur ces communes était identique. En fait, le tram sur rail, le tramway sur pneus, le tram-train ne sont que des choix techniques de TCSP pour répondre à un besoin. Les questions qui se posent sont : quel est le besoin, comment y répondre et avec quels moyens financiers ? Tout projet de TCSP a son intérêt. La question essentielle est dans quelle mesure est-il dimensionné et adapté au territoire ?

3) Échanges

Michel TOUSSAINT, habitant d'Andernos – J'ai une question technique sur le projet. Vous faites une liaison à double voie sur toute la piste cyclable. Compte tenu du trafic et de la quantité de passagers à transporter par heure, une seule voie ne serait-elle pas suffisante ? Êtes-vous obligés d'être à double voie partout ?

Joël CONFOULAN, C2BA – On pourrait imaginer que cette double voie soit également ouverte aux services de secours (ambulances ou pompiers) si elle n'était pas utilisée à 100% par les transports en commun. C'est un projet qui est certainement un des moins chers.

Catherine VENDAT – Ce qui m'intéresse dans les projets, ce sont les aspects coûts. Or pour les 3 scénarios présentés ou les autres que l'on peut télécharger et que j'ai étudiés avec intérêt, aucun ne fait pas apparaître le détail des coûts. Ça couvre quoi ? Quels coûts et quels subventionnements ? Ça manque pour tous les projets. C'est important car au final, ce sont toujours les contribuables qui payent. Ce n'est pas la COBAN, pas le Département, pas la Région. Ce sont toujours les mêmes poches. Donc penser au dimensionnement c'est aussi penser à ce qui est soutenable et se demander quelles économies faire. J'ai aussi une autre question sur la faisabilité des aménagements proposés sur la piste cyclable : la piste cyclable n'est pas à proximité des vrais centres de vie. Aujourd'hui, j'ai 65 ans et je suis en bonne forme. Mais si je vais faire mes courses ailleurs, marcher de la piste cyclable jusqu'au centre-ville, cela n'est pas possible avec de gros paquets. Il faut aussi avoir cela en tête, ne pas perdre de vue le caractère véritablement pratique ou pas du projet présenté sur Power Point et son coût.

Frédéric PERRIÈRE, Département de la Gironde – Sur la question des coûts, il est très difficile de donner une réponse extrêmement précise. On a donné un chiffre pour essayer d'avoir une estimation au dossier de concertation, bien que cela agrège des éléments très différents. En termes d'investissement pour le Département, une nouvelle route représenterait 50 à 60 millions d'euros, soit 2 à 3 millions d'euros du kilomètre. Toujours est-

il qu'aujourd'hui le Département dispose d'un schéma routier calé pour les 10 prochaines années avec une enveloppe budgétaire. Un aménagement dans le cadre de ce projet ne nécessiterait pas la mobilisation de ressources complémentaires pour le Département. En ce qui concerne la COBAN et les communes – je parle en leur nom car elles n'ont pu être là aujourd'hui – elles investissent énormément chaque année sur des travaux sur la RD3, pour la sécurisation des routes et des itinéraires piétons, la création de nouvelles pistes cyclables etc. Cet investissement annuel représente 2 à 4 millions d'euros. Parallèlement à cela, on sait que la capacité de financement de la COBAN s'élève à environ 10 millions d'euros par an. Les chiffres donnés agrègent donc des dépenses d'investissements sur des infrastructures uniques et des dépenses annuelles des collectivités. Pour vous répondre plus en détail, je précise que cela n'inclut que les coûts d'investissement et pas les coûts de fonctionnement. À ce propos, il faut savoir qu'en matière de fonctionnement, un transport en commun est toujours déficitaire.

Clarisse HOLIK, Le Bétey, plage boisée à sauvegarder – J'ai une remarque par rapport au transport en camion. Est-ce que ce ne serait pas l'occasion de renoncer aux livraisons par camion ? Cela fonctionne en Suisse sur certains territoires. Est-ce qu'on ne pourrait pas se considérer comme une entité à part entière ? On pourrait faire du Nord Bassin et du Val de l'Eyre une zone sans camions de livraison, ou juste avec de petits camions. Je ne sais pas si c'est exactement le sujet, mais c'était l'occasion de se poser la question. Je lance le débat.

Frédéric PERRIÈRE, Département de la Gironde – Ce que vous dites rejoint un peu l'idée des pôles d'échanges secondaires que l'on inclut dans les scénarios, et l'on pourrait aussi envisager sur le même modèle des plateformes logistiques décentralisées des communes.

Jean-Claude DUHARD, COBARTEC – Ce n'est pas une attaque personnelle, Monsieur Confoulan, mais juste une observation par rapport à votre projet. Les 5,80 mètres que vous réclamez pour votre double voie nous semblent restreints. Il faut, si vous mettez deux files, un système guidé. Vous avez, à juste titre, cité les exemples de Nancy et de Caen qui sont justement sortis de cette situation. Mais il faut bien voir que si sur 10,4 mètres ou 11 mètres de large on retire 5,8 mètres, il reste peu de place au final pour conserver à la fois la piste cyclable et les piétons.

LE PROJET DE LA CEBA

1) Présentation

Mme Marie-Hélène RICQUIER passe la parole à M Patrick du FAU de LAMOTHE et M Michel BOVIO pour présenter la contribution de la CEBA. Le support de leur présentation est accessible sur la page dédiée au projet sur le site du Département de la Gironde en tant qu'annexe au présent compte-rendu.

2) Avis de l'expert

Thomas LASSERRE, EGIS Rail – C'est une présentation de bon sens qui demande à repartir du besoin pour définir les solutions. Il y a la qualification d'un TCSP comme d'un projet peu coûteux. Tout est relatif, mais c'est un point central sur lequel je reviendrai un peu plus tard.

3) Échanges

Alain ROUX, FNAUT Aquitaine – On aurait dû partir des besoins de mobilité sur les 10 prochaines années, se donner des objectifs en matière d'évolution des pratiques, et ensuite voir quelles solutions mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs.

Jean Luc GAY, habitant de Lanton – Je rebondis sur la première présentation, ainsi que sur le dernier tableau de la deuxième présentation. On voit dans ce tableau qu'un aménagement au niveau de la ligne RTE récolte « -22 points » (Cf. page 7 présentation CEBA - tableau de comparaison de projets). On n'a pas du tout parlé dans la première présentation des nuisances aux riverains par rapport au projet proposé. Pour l'instant, c'est un peu calme. On a des maisons à 40 mètres avec les bruyères. Au niveau du golf, on est à 200 mètres. Avec cet aménagement, on déplace un problème. Je comprends que sur la RD3, il y a bien des nuisances. Mais est-ce que c'est une solution de simplement déplacer les nuisances ailleurs ?

Charles BERRY, habitant d'Arès – Vous parliez tout à l'heure de 12% de transports en commun sur la métropole bordelaise. Il faut comparer ce qui est comparable. L'usage des transports en commun est plus facile lorsque l'on est dans une zone dense comme la métropole. De plus, je reviens sur la première présentation avec un tram sur pneus sur la piste cyclable, je pensais que quand on faisait un projet en 2018 on essayait de faire mieux. Cette piste cyclable est une chance. Il y a aujourd'hui une très forte utilisation de la piste cyclable, notamment l'été et on bouchonne. Si on réduit cette zone qui est un atout et une zone bénéfique pour y mettre un tram, on n'a qu'à, à ce moment-là, dire qu'on fait le tram sur la plage, ou alors on fait un tram et on arrête tous les vélos.

Daniel BALAN – Sur le Nord Bassin, l'urbanisation est diffuse. Tout à l'heure, Madame qui a 65 ans disait que c'était difficile d'aller de Auchan à l'arrêt de bus et de l'arrêt de bus jusqu'à son domicile. Par rapport à ça, je dis que le transport en commun, c'est très bien pour certains, mais pas pour la majorité d'entre nous. Ce n'est pas viable.

Un participant – On a abordé la question des coûts et je remercie Patrick d'en avoir parlé en y intégrant la dimension environnementale, car c'est une dimension essentielle des coûts. Ça crée le lien avec les besoins aussi. Les besoins sont à penser en lien avec le SCoT, mais aussi avec le développement de la métropole bordelaise, notamment sur les axes Bordeaux-Arcachon et Bordeaux-Lanton. C'est là que je ne suis pas complètement d'accord avec Patrick. Nous avons des éléments de projection et nous savons que nous allons vers une croissance démographique et cela sur des décennies. On débat actuellement sur les solutions techniques et ça c'est la concertation. Mais vu la nature d'une proposition de TCSP, est-ce qu'on va passer ensuite à une phase d'enquête publique par rapport aux solutions envisagées ?

Frédéric PERRIÈRE, Département de la Gironde – Dans tout projet d'infrastructure, quel qu'il soit TCSP ou route, est incluse une enquête d'utilité publique avec des évaluations environnementales précises et un travail spécifique sur les nuisances avec les riverains.

LE PROJET DU COBARTEC

1) Présentation

Guy ETCHESSAHAR a présenté le projet du tram-train du COBARTEC. Le support de sa présentation est accessible sur la page dédiée au projet sur le site du Département de la Gironde en tant qu'annexe au présent compte-rendu.

2) Avis de l'expert

Thomas LASSERRE, EGIS Rail – On a ici un projet qui est beaucoup plus abouti techniquement et qui induit beaucoup plus de choses à dire. Les projets de tram-trains sont très séduisants et il y en a beaucoup en France en ce moment car c'est très à la mode. Mais ce sont des projets qui ne sortent pas beaucoup de terre. Et encore moins avec une interconnexion avec les réseaux SNCF qui fonctionnent différemment. On a deux types de rails de chaque côté qui rendent ces projets à la fois passionnants et en font des mécaniques techniques très complexes à mettre en œuvre. C'est vraiment plus compliqué qu'une simple ligne de tramway. Les coûts sont donc relativement plus élevés que ceux d'une ligne de tram.

3) Échanges

Un participant – Quand on parle des coûts, il faut aussi parler des coûts de « non solutions ». Aujourd'hui, l'absence de transport en commun engendre des coûts. Il faut prendre en compte les coûts mais aussi les économies liées aux transports en commun. Si on prend en compte les coûts, on prend en compte l'ensemble des coûts amont et aval pour l'ensemble des solutions. La circulation automobile pose problème. À terme, on a un véritable problème à l'échelle de l'axe Arès-Mérignac. Les patrons de Dassault et Thalès ont interpellé Bordeaux Métropole pour dénoncer l'absence de transports en commun. On voit aussi ces ingénieurs de plus en plus nombreux qui viennent habiter Arès et Audenge. Pour terminer là-dessus, quand on signe un texte on respecte sa parole. On a signé la COP 21. Et là on nous propose d'entériner un aspirateur à bagnoles. Les routes sont des aspirateurs à bagnoles. Plus vous en construisez et plus il y a de bagnoles. Et ça entraîne aussi l'urbanisation. Ça urbanisera des deux côtés. C'est sûr.

Frédéric PERRIÈRE, Département de la Gironde – Sur la question évoquée depuis tout à l'heure d'une vision plus systémique des mobilités, je ne crois pas qu'au regard de ma présentation et du projet, on puisse nous reprocher d'avoir fait un projet du « tout voiture ». On a mis autour de la table toutes les collectivités compétentes pour avancer ensemble. Maintenant la question, c'est de savoir comment on fait. On n'a pas de baguette magique. Je reprends toujours l'exemple des Hollandais. On les loue pour leur politique « deux roues » et pourtant on oublie qu'ils en sont toujours à 50% de voiture. On continuera tous à utiliser notre voiture demain. Peut être différemment, on ne peut que le souhaiter. Aujourd'hui on est tellement loin des 50% qu'on peut partager cet objectif là tous ensemble. L'ensemble des collectivités partage cet objectif de réduction de la place de la voiture dans nos modes de déplacements. Mais, comment fait-on ? La position du Département en matière de mobilités, c'est de dire qu'il n'y aura pas de solution unique, mais un ensemble de solutions fondées sur les déplacements à pied, les transports en commun, les modes actifs, le covoiturage et la voiture. Ce sont tous ces modes là qu'il faut marier dans un projet global. Aujourd'hui quand vous dites pas une route, les piétons, sur quoi marchent-ils ? Et les vélos ? Il faut bien qu'ils passent quelque part. Ils n'empruntent pas que des sentiers de terre. Ce sont aussi des infrastructures. Les gens qui ont un jardin avec une piscine vont aussi sans doute adorer avoir un caténaire au-dessus de leur tête. Ce seront des sujets à aborder,

dans le cadre d'une concertation. Il y a tout un tas de sujets comme cela qu'il faut évoquer et qui le seront, de toute manière.

Renaud DUPUY, Directeur de NEORAMA – J'ai conduit la concertation sur le projet de tram-train de Nantes Chateaubriand et je confirme que ce type de problématiques a dû être traité.

Benjamin VIRY, habitant d'Arès – J'utilise souvent la piste cyclable en famille. Je ne vois pas comment le tram-train avec son emprise pourrait empêcher la pratique du vélo, au contraire. Ce que je vois, c'est que je vais péniblement à Andernos en vélo. Par contre, si je pouvais mettre mon vélo dans le tram-train et ressortir à Arcachon, ce serait un outil touristique sympa et durable. Deuxième remarque : si on pouvait revenir, Monsieur Perrière, sur la présentation des flux de transport. C'est intéressant de comparer le succès du TER qui est un TCSP par rapport aux autres modes de transport : 3800 montées/jour par rapport à la ligne 601. On voit comment peut se faire un report sur un transport en commun efficace.

Frédéric PERRIÈRE, Département de la Gironde – Il manque les chiffres de données routières sur l'autoroute A63 : 65 000 véhicules/jour. Sur la question de l'usage de la voiture, on l'a réduit au Département par le vélo et le covoiturage. Le vélo, c'est un très bon mode pour des déplacements de proximité. C'est moins évident pour des déplacements longs. Il y a aussi le covoiturage. Passer à deux passagers par voiture demain au lieu d'une personne aujourd'hui, c'est diviser le nombre de voitures par deux et supprimer les bouchons de la rocade. Le covoiturage est un moyen efficace pour réduire l'utilisation de la voiture.

Jean-François MARTIN, habitant d'Andernos – On voit ce soir beaucoup de chiffres très techniques. Celui qui manque, c'est la fréquentation par jour du tram-train. Quelle serait-elle ? Ce serait quand même intéressant comme point de départ. Et deuxième point : sur la piste cyclable entre Lège et Biganos, on a 120 intersections. Donc on fait quoi ? On met 120 feux rouges pour le tram ?

Guy ETCHESAHAR, COBARTEC – Je veux répondre tout d'abord aux difficultés de connexion entre le réseau local du tram-train et le réseau ferroviaire évoquée par Monsieur Lasserre. Effectivement dans ce cas-là, il n'y a qu'un exemple, c'est Mulhouse. Après, ici on n'a pas ce problème-là, car c'est un réseau urbain que l'on va créer. Sur les coûts, je fais part de mon étonnement. Le coût de Nantes-Chateaubriand, c'est 3 millions d'euros du kilomètre. Pour Mulhouse, c'est 3,8 millions pour l'infrastructure avec de gros travaux. Sur la question concernant l'estimation de fréquentation du tram-train et des carrefours, on peut voir que les trains qui arrivent sur Fature et Arcachon sont bondés. Après, quelquefois, on dit que cela prendrait 15% du trafic routier. Aujourd'hui, on est dans une situation où on renonce à voyager en voiture. Nous ce que l'on voudrait, c'est une étude sérieuse. C'est ce que l'on demande depuis des années. La Ville de Lacanau a demandé une étude sur un tram-train. J'ai la délibération dans les mains. Pour 5 000 euros d'étude, ils ont une étude complète pour étudier cette possibilité. Pour une collectivité, ce n'est rien 5 000 euros. Ce que l'on demande, c'est ça. Parce que sur l'étude de Transamo il y a beaucoup à dire.

Frédéric PERRIÈRE, Département de la Gironde – Le coût d'une étude, c'est de l'ordre de 10% du coût des infrastructures. Ce n'est pas 5000 euros. 5000 euros, c'est 3 jours de travail. Vous imaginez qu'en 3 jours ils vont faire l'étude technique, l'étude de coût, de faisabilité ?

Ivan LAVALLÉE, COBARTEC – C'est honteux d'affirmer ça, on a les chiffres.

Hélène SARRIQUET, Garante de la concertation – S’il vous plaît, ce n’est pas parce que vous parlez plus fort que vous ferez mieux entendre votre voix. 5000 euros, on verra ce qu’en diront les spécialistes. Au vu du coût d’un consultant, cela ne permet pas de réaliser une étude. On reprendra cette question. Mais il n’y a pas besoin de vous énerver.

LE CONTEXTE DE L’ETUDE TRANSAMO

1) Présentation

Sophie DEBOST (Transamo) présente succinctement l’étude de faisabilité d’un TCSP réalisée par Transamo pour le compte du SYBARVAL. Le support de sa présentation est accessible sur la page dédiée au projet sur le site du Département de la Gironde en tant qu’annexe au présent compte-rendu.

2) Échanges

Christian BEYRAND, habitant du Val de l’Eyre – Pourquoi avez-vous travaillé uniquement sur de la double voie et pas de la voie unique ?

Sophie DEBOST, Transamo – C’était le postulat de départ et pour nous une hypothèse de départ qui nous semblait préférable au regard des contraintes d’exploitation et d’une volonté de développer l’offre sans être contraint par les points de croisement. On se laissait aussi la possibilité de passer à une voie unique sur des points plus contraints. Donc c’était le principe général d’une voie double et la possibilité d’une voie unique par endroit.

Renaud DUPUY, Directeur de NEORAMA – Il a beaucoup été question de l’étude au cours de la concertation. Donc on pensait que ce serait intéressant d’en faire état pour tout le monde. Maintenant on va donner parole à Thomas Lasserre pour une analyse comparative de tout ce qui a été dit.

LA PROBLÉMATIQUE DU TCSP SUR LE NORD BASSIN

Thomas LASSERRE (EGIS Rail) présente une analyse comparative des différents TCSP existants et recentre son exposé sur la problématique du TCSP sur le Nord Bassin. Le support de sa présentation est accessible sur la page dédiée au projet sur le site du Département de la Gironde en tant qu’annexe au présent compte-rendu.

ÉCHANGES

Joël CONFOULAN, Président de C2BA – J’ai une première question : quel est le seuil de l’utopie ? On vient d’avoir un exposé sur un projet qui semble à priori irréalisable. J’aimerais rappeler que le simple prolongement de l’autoroute sur 2 kilomètres à La Teste a représenté 600 000 euros d’étude. Je voudrais parler de l’intérêt de l’économie qui est à prendre en compte dans le cadre du projet. Ici, nous avons attendu pendant 45 ans un projet de double voie. Nous avons des patrons et des employés qui vont au quotidien sur les routes. Il faut être honnête : un chef d’entreprise ne va pas aller se promener dans un bus ou dans un tram. On peut rêver mais il faut être réaliste : on ne peut pas comparer notre territoire avec celle de Bordeaux.

Jean-Marc NAUDY, LIBA – Déjà, merci beaucoup pour ce débat. Maintenant, en tant que citoyen, je suis un peu déçu car ce que l'on a eu, c'est un début de réponse sur un projet qui n'est peut-être pas le plus pertinent possible mais qui donne envie. Rien que pour ça, je trouve dommage qu'il ne figure pas dans le document de la concertation. Merci pour ces réponses déjà mais cela mériterait que la population soit interrogée sur un projet de TCSP quel qu'il soit.

Frédéric PERRIÈRE, Département de la Gironde – Sur le fait d'avoir intégré ou pas un TCSP au projet, le Département est extrêmement transparent. Nous avons eu des discussions avec la COBAN, les élus du territoire. La question a été posée d'inclure ou pas au projet des sites propres. La conclusion à laquelle nous sommes arrivés, c'est qu'il faut phaser les choses. Les collectivités qui financent ont dit que cela serait plutôt un projet de long terme. Une réponse a été donnée par les collectivités compétentes. Alors oui, des cofinancements sont possibles, mais ce n'est pas à court terme que nous envisageons un tel projet qui, pour nous, doit se faire par étapes. Concernant le tram-train en particulier, nous avons été très clairs. Il suffit de reprendre le dossier de la concertation, page 40 : « L'hypothèse d'un transport en commun en site propre prenant la forme d'un tram-train sera difficile à envisager dans un horizon proche. Elle doit être précédée d'étapes préalables qui permettront de mieux juger de l'opportunité d'un tel investissement ».

Michel TOUSSAINT, habitant d'Andernos – Merci, tout cela est très intéressant. Il y a un point de départ très important : le besoin en termes de transport en commun et transport en commun en site propre. Je ne vais pas revenir dessus, je suis incapable de juger. Maintenant, ce chiffre va dépendre de plusieurs facteurs : de la durée du trajet, de la fréquence, de la sécurité, de la disponibilité dans la journée etc. Donc est-ce qu'il y a une évolution de ce besoin en termes de quantité, enfin de capacité nécessaire en fonction de l'offre que l'on met ? Deuxième point, dans le projet mixte piste cyclable-RD3 qui a été présenté juste avant, seul un trajet bus ou ferré a été envisagé. Mais si la piste ne peut pas recevoir de tram, elle ne peut pas recevoir de bus non plus ou bien ça n'a rien à voir ?

Thomas LASSERRE, EGIS Rail – Je vais commencer par la dernière question. Ça dépend comment a été dimensionnée la conduite d'assainissement qui passe dessous. Pour le tramway, c'est sûr que non, parce que sous l'infrastructure du tramway, il y a ce que l'on appelle une multitubulaire à faire passer et qui ne correspond pas avec ce qui avait été imaginé. Donc ce n'est pas compatible. Pour le bus, tout dépend de la façon dont a été dimensionné le dispositif. Ensuite, je vais revenir sur votre première question sur l'évolutivité dans le temps et selon les saisons du réseau. Je ne suis pas l'auteur des chiffres qui ont été donnés. J'ai repris ceux de Transamo dont les chiffres me paraissent corrects. Les prévisions optimistes proposent environ 3 000 voyageurs/jour. Si on doublait et que l'on passait à 6 000 voyageurs/jour, on serait encore très en deçà de tous les transports en commun en site propre. Avec un bus d'un réseau de transports en commun classique, on peut atteindre jusqu'à 10 000 voyageurs/jour. Un autre point à prendre en compte, c'est que l'adaptabilité à la saisonnalité est plus facile en bus qu'en tramway.

Alain ROUX, FNAUT Aquitaine – Dans ce débat, il ne faut pas oublier que l'objectif principal, c'est de diminuer la circulation automobile. Quand vous nous dites Transamo et vous même qu'on peut espérer 3 000 voyageurs/jour, n'oublions pas que la ligne Bordeaux-Arcachon en TER, c'est 8 000 voyageurs/jour. Donc c'est déjà pas mal, 3 000 voyageurs/jour. Et on sait également l'attractivité du mode ferroviaire par rapport à l'attractivité du mode BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) d'autant que la COBAN n'a pas décidé de faire un PLU

intercommunal. On aura un effet d'attractivité du BHNS qui va prendre du temps, qui sera de l'ordre de 30% de celui du tram-train, donc on peut espérer 1000 voyageurs par jour. Aujourd'hui, il y en a 190. On n'aura pas changé fondamentalement le problème de la circulation automobile.

Thomas LASSERRE, EGIS Rail – Il y a deux sujets. Sur le sujet du BHNS, je ne suis pas d'accord avec vous. Un bus à haut niveau de service peut être tout aussi attractif qu'une ligne de tramway. On le voit dans plusieurs agglomérations comme Metz, où cela fonctionne extrêmement bien, et on a le même niveau de service. C'est simplement une question de communication autour : le niveau de service du BHNS est calqué sur celui du tramway. Sauf que l'investissement pour un BHNS reste bien moindre. Aujourd'hui je ne pense pas qu'on soit sur un débat « BHNS ou tramway » qui également intéressant. La question qui se pose ici, c'est : est-ce qu'on fait un transport en commun ou est-ce qu'on fait tout de suite un investissement plus lourd du type « transport en commun en site propre ».

Joël MELLET, habitant d'Andernos – Tout d'abord je m'étonne que dans les scénarios proposés, il n'y ait pas eu de scénario incluant un TCSP, parce que je trouve que la présentation de Transamo et ce commentaire sur ce type de solution étaient plutôt positifs. Maintenant, ce que je voudrais dire, c'est que reprendre un projet vieux de 45 ans je ne suis pas sûr que ça ne soit pas un peu un « Notre-Dame-des-Landes » local comme type de projet, c'est à dire des solutions du siècle dernier alors qu'il nous faut changer les usages et les pratiques, on le sait bien. On a des impacts importants sur la biodiversité et sur l'environnement. Donc se dire qu'on va faire une route sans inclure au moins un transport en commun ne me paraît pas raisonnable.

Patrick du FAU DE LAMOTHE – Je remercie EGIS et Transamo d'avoir abordé la notion de transport en commun en site propre à l'échelle de notre territoire. Faire circuler un vrai tram-train sur Facture-Lamothe, c'est totalement impossible. Donc je pense que le Conseil Départemental a raison de vouloir réserver cette possibilité dans un futur, mais certainement pas à l'horizon dans lequel nous nous plaçons : celui des années 2030. Ce n'est pas raisonnable, tant en termes de fréquentation qu'en termes de coûts. Je crois que ce qui est très important et ce qui ressort, est la nécessité d'un transport en commun. Nous avons autant d'habitants sur le Nord qu'au Sud Bassin, et nous n'avons pas de transport en commun. Et je ne parle même pas de ferroviaire. Je parle de transport en commun. Nous réclamons un réseau de transport en commun adapté à notre territoire. Si ce sont des bus de petite capacité, ce seront des bus de petite capacité, si ce sont des bus électriques pouvant rouler sur l'emprise de la piste cyclable tout en la maintenant à côté, quitte à ce qu'il soit en voie unique, soit... En tout cas, 3000 voyageurs/jour, cela ne justifie certainement pas un TCSP lourd. Ce qu'il faut, c'est du light, du léger, de la souplesse, avec un transport qui puisse aussi aller effectivement aux points de covoiturage, comme à Querquillas. Donc là, il faut une souplesse. Mais commençons par faire les choses dans l'ordre. Commençons par faire un transport en commun en site propre pourquoi pas, mais avant tout un transport en commun parce qu'on n'en a pas. Évitions la route qui nous a été proposée dans les trois scénarios. On verra dans le futur. Tant qu'il n'y a pas de vision sur le futur de territoire, il n'y a pas de vision des déplacements possible.

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Pour revenir sur l'intervention de Transamo, il faut savoir que le bureau d'étude avait à répondre à une question bien précise, à savoir privilégier dans son approche une voie double. Ensuite, je suis persuadé que le collecteur dont vous avez parlé, il n'y a pas besoin de le bouger. Vous parlez de choses que vous n'avez pas vues car c'est sur papier que vous les avez vues. Ensuite sur les coûts, vous avez parlé de fourchettes

et d'approximations. Eh bien moi je pense que ce rapport de Transamo, ce sont justement des fourchettes et des approximations. Quand on voit que pour un bus en TCSP vous écrivez 1 à 10 millions d'euros du kilomètre, excusez l'approximation et la fourchette. C'est 1 ou c'est 10 ? Ce n'est pas sérieux. Après, moi je maintiens que sur notre projet, on est à 5,3 millions d'euros du kilomètre et pas plus. Et je reviens sur la ligne Bordeaux-Lacanau, qui est à 5,3 millions. Ensuite, sur les liaisons, certains ont dit que cela ne serait pas possible. Mais on n'a aucune raison de le dire. Je rappelle que la vitesse entre Lamothe et Arcachon, c'est 100 km/h. Tout notre projet tient debout, je le redis. Vous parlez de choses non étudiées directement sur le terrain, et en faisant ça vous contribuez à la démolition de notre projet, et ça c'est grave ! Nous ce qu'on demande, c'est une étude sérieuse à un bureau d'étude contrôlé par les citoyens. Pourquoi ne pas reprendre le bureau d'étude qui a étudié Bordeaux-Lacanau ? Nous sommes persuadés que le tram-train est ce qu'il nous faut sur le Bassin. On n'est pas des sous-hommes sur le Bassin.

Un participant – Le sujet de ce soir, c'était le tram-train sur la piste cyclable. On a beaucoup parlé du tram-train. On a peu parlé de la piste cyclable. Mais est-ce l'endroit le plus judicieux pour mettre un transport quel qu'il soit ? C'est à dire, mettre en place les conditions d'un transport quotidien d'une grande quantité de personnes ? Pour que cela soit pertinent, il faudrait que la piste cyclable desserve les zones d'activités du territoire. Or, elle les évite d'au moins 2 à 3 kilomètres. Elle passe à 1 kilomètre du centre d'Arès. Elle est éloignée de tout à part de la gare de Biganos et du centre-ville d'Andernos. Donc faire un transport en commun sur une voie qui ne dessert pas de centres d'intérêt collectifs ne me paraît pas être le plus judicieux.

Françoise BRANGER, Bassin d'Arcachon Écologie – Le coût financier dont on a parlé, il est intéressant de le comparer au coût santé-environnement que chacun paye de sa personne et régulièrement. Le siège de l'association BAE est à Arcachon. On refuse tous les ans un ou deux stagiaires qui ne peuvent pas être logés sur le sud bassin car il n'y a pas de transport en commun et les jeunes qui n'ont pas le permis sont coincés. On a donc besoin d'un transport en commun à l'échelle du pays quelle qu'en soit la modalité. Je regrette fortement que la concertation se soit concentrée exclusivement sur le nord bassin sans inclure le Val de l'Eyre et le Sud Bassin. Le transport en commun actuel est insuffisant car il finit en cul de sac. On a beaucoup parlé « route » aujourd'hui et j'ai l'impression qu'on essaye de nous faire avaler une couleuvre de la taille d'une départementale. Qui aurait pensé il y a deux ans que les jeunes en vélo se feraient doubler par les vieux en vélo électrique ? Qui aurait pensé qu'autant de monde pourrait aujourd'hui travailler en télétravail ? Qui aurait pensé qu'avec internet on peut se faire livrer un colis du bout du monde par le fleuriste au coin de sa rue ? Il faut penser un fonctionnement différent, des pratiques différentes. On ne peut pas décréter les changements de comportements. Les changements de comportements, ils ont déjà commencé.

Clarisse HOLIK, Le Bétey, plage boisée à sauvegarder – Je voudrais dire aux gens du Département : ne sous-estimez pas la capacité de la population à s'adapter à un tram et aux transports en commun en général.

Philippe GERBIER, habitant du Barp – Ma compagne et moi habitons le Val de l'Eyre, du côté du Barp. Donc forcément on connaît des difficultés pour se déplacer sur le Nord Bassin. Il y a une grosse question qui a été absente des débats ce soir, c'est la question des Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Est-ce qu'un transport en commun sera adapté à cette situation d'une personne à mobilité réduite ? Le Pays du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre connaît une très grande attractivité, le TGV arrivant à Bordeaux en 2 heures de Paris y contribue aussi, et

cela est dû aussi à un patrimoine naturel exceptionnel. Est-ce qu'il ne faudrait pas bientôt penser à sanctuariser certains espaces sensibles, forêts, zones humides pour préserver cette attractivité et que les générations futures puissent continuer à respirer ? Ce qui ne sera pas le cas je pense si on fait le choix d'une nouvelle infrastructure routière, qui favorisera de plus une urbanisation galopante. La loi ELAN d'ailleurs de ce point de vue, en est un exemple.

Frédéric PERRIÈRE, Département de la Gironde – Sur la question de l'urbanisation, je ne répondrai pas à la place des élus qui ont déjà évoqué ce sujet-là à l'occasion des derniers échanges. Ils ont confirmé qu'ils resteraient en deçà de l'enveloppe qu'ils avaient déjà fixée dans le cadre du précédent schéma de cohérence territoriale. Concernant les PMR, tous les nouveaux modes et aujourd'hui les bus sont adaptés aux PMR. Avec la ligne 610 vous avez aujourd'hui des cars inter-urbains non adaptés aux PMR, et l'objectif c'est de passer à des bus à plancher bas accessibles aux PMR. Donc déjà, franchir le cap à l'échelle de la COBAN, de bus accessibles aux PMR avec des arrêts à niveau et des planchers bas, ce sera déjà énorme. Vous le savez, demain, 40% de la population sera PMR. Changer la ligne aujourd'hui avec plus de fréquence et des bus à planchers bas sera une avancée pour toutes les PMR.

Monique NICOLAS, habitante d'Audenge – Je fais partie des personnes qui ont participé aux réunions de concertation. J'ai pu me rendre compte que dans ces réunions de concertation, on nous a proposé 3 scénarios routiers alors qu'il y avait eu des réunions de pré-concertation qui avaient proposé d'autres hypothèses que l'on a refusées en nous disant que c'est trop cher. Trop cher pour qui ? Pour les citoyens qui respirent la pollution, et c'est un véritable problème de santé publique ? Pour l'environnement que l'on détruit par la bagnole et par tout ce qui va advenir ? Nous avons constitué un comité citoyen des habitants de tout le pays du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre pour un projet de transport en commun en site propre qui concerne le nord, le val de l'Eyre et le sud. Le projet du COBARTEC, il a l'avantage que des gens aient travaillé là-dessus, avec l'expérience pour certains d'anciens cheminots. Mais on ne peut pas leur demander d'être des experts, des techniciens, avec leurs petites mains bénévoles. Je demande qu'une étude sérieuse soit faite avec des gens sérieux avec un contrôle citoyen, c'est-à-dire des citoyens qui participent. Monsieur dit l'expert, nous a appris plein de choses, mais c'était un cours. Ce que l'on veut c'est une vraie étude qui soit présentée aux citoyens. On n'est pas des imbéciles. On peut juger des différents projets, on peut nous les proposer et on peut se prononcer sur un aménagement du territoire global. Les projets proposés aujourd'hui, ils sont à l'arrière garde. C'est un projet condamné d'avance. Monsieur disait tout à l'heure que ce serait le Notre-Dame-des-Landes du Bassin d'Arcachon et je crois que oui.

Francesco DAGA, habitant de Mios – Je suis frustré car je suis de Mios et Mios n'apparaît nulle part sur les schémas et est exclu de tout. Ça c'est la première chose. La deuxième chose Monsieur Lasserre, vous avez été contacté il n'y a pas longtemps et ça fait une semaine que vous êtes en train d'utiliser le dossier, c'est ça ? Je pense que la première chose qu'il aurait fallu faire, c'est se poser les questions que vous avez posées au départ. Je ne veux donner de leçon à personne. Je ne suis pas technicien quoiqu'expert en utilisation quotidienne des transports en commun. Je suis frustré car je suis peut-être un des seuls à avoir lu tout ça, d'accord, et j'aurais voulu le détailler pour montrer qu'il y a le contraire de choses qui ont été dites. On en parlera à la prochaine réunion à Audenge.

CONCLUSION

Hélène SARRIQUET, Garante de la concertation – Je crois qu’il est temps de clore cet atelier consacré spécifiquement aux transports collectifs, qui a été organisé à la demande des garants avec la présence d’un expert extérieur au projet. Il est évident que des études techniques seront faites en leur temps. Nous sommes dans la concertation préalable sur un projet de déplacements durables global. Bien sûr, ensuite il pourra y avoir des enquêtes publiques avec des études très complètes et il n’est pas question de les éviter. Dans un premier temps, le projet est un projet de déplacements durables. Le maître d’ouvrage n’a pas saisi la CNDP pour un projet de TCSP. Le choix de la concertation appartient aux collectivités compétentes en la matière. Il est important que le public fasse évoluer les lignes dans le cadre de la concertation. Plus de 1000 participants se sont exprimés et ce soir vous étiez plus de 50. On regardera ce qui s’est dit aux réunions de clôture. On sent bien que les choses bougent et évoluent aussi. On voit qu’un collectif s’est formé. Le COBARTEC et les 2 autres associations se sont aujourd’hui exprimés. Je crois qu’à l’issue de la concertation, les maîtres d’ouvrages prendront des décisions. Je remercie l’expert que nous avons sollicité d’être intervenu au pied levé pour apporter une analyse et un éclairage sur les différents coûts des transports collectifs en site propre. Merci à tous.