
	<p>Concertation préalable (14 mai au 30 juin 2018) Réunion publique de clôture <u>Salle Brémontier d'Arès</u> (29 juin 2018)</p>	
---	--	---

Compte rendu de la réunion publique de clôture du 29 juin 2018 à la salle Brémontier d'Arès

La réunion publique de clôture du 29 juin 2018 qui s'est tenue à la salle Brémontier d'Arès, de 18h30 à 20h50, a réuni environ 60 participants.

**SOMMAIRE**

I. INTRODUCTION .....	2
II. VOTRE PARTICIPATION À LA CONCERTATION PRÉALABLE .....	4
III. VOS PROPOSITIONS D'AMÉLIORATION DES SCÉNARIOS .....	7
IV. LES PROPOSITIONS SUR LESQUELLES LES MAITRES D'OUVRAGES VONT TRAVAILLER.....	8
VI. ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS .....	14
V. LES PROCHAINES ÉTAPES .....	28
VII. CONCLUSION .....	28

(La réunion publique de clôture est ouverte à 18 h 42)

**Renaud DUPUY, Directeur de Neorama** – Bonsoir et bienvenue pour cette réunion publique qui est la deuxième réunion de clôture. Nous achevons ce soir la concertation préalable sur le Projet de Déplacements Durables du Nord-Bassin. Je passe la parole à M. PERRIÈRE, Maire de la commune d'Arès, pour lancer les débats et ouvrir la réunion.

## **I. INTRODUCTION**

**Jean-Guy PERRIÈRE, Maire d'Arès** – Tout d'abord, je vous remercie à toutes et à tous d'avoir pris un peu de votre temps en cette soirée particulièrement chaude. Je voudrais tout particulièrement remercier les élus qui sont là, notamment Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental en charge de cette opération depuis déjà un certain temps. Je le remercie parce qu'il est toujours présent et qu'il s'investit beaucoup dans toutes les questions qu'il traite. Je salue également Marie LARRUE, Conseillère Départementale et Maire de Lanton. Je tiens à excuser les élus de la COBAN et notamment son Président qui sont occupés par plusieurs manifestations associatives. Je me ferai donc ce soir le porte-parole de la COBAN. Je remercie les Présidents d'associations et les services du Conseil Départemental qui se sont impliqués sur ce travail qui a été entrepris depuis bientôt neuf mois. Je salue enfin Mme Hélène SARRIQUET qui est la garante de la concertation publique désignée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) comme cela a été souhaité par le Conseil Départemental.

Alors, si vous le voulez bien, je ferai un petit clin d'œil parce que je suis élu dans cette Commune depuis très longtemps, et je dirais que dans cette salle, ce soir, nous sommes au moins deux — je pense à Jean-Pierre SOURNET— à avoir délibéré au mois de décembre 1987 pour déjà parler d'un contournement qui était prévu au Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme de 1975.

Le temps est passé depuis, la société a évolué, et les modes de déplacement ont eux aussi changé. Aujourd'hui, nous ne travaillons plus sur la qualification d'un contournement *ex nihilo*, nous travaillons sur un ensemble de projets, de décisions et d'actions pour prendre en compte la mobilité.

Qu'est-ce que la mobilité ? C'est se déplacer à pied, à vélo, avec sa voiture et avec les transports en commun qui peuvent être le bus, le tram ou encore le covoiturage.

C'est la volonté du Conseil Départemental de repartir sur ce sujet préoccupant pour l'ensemble du Nord-Bassin et ce depuis 1987.

Je tenais à remercier les élus d'Arès qui sont présents. Il est vrai que ce type de réunion attire surtout des personnes de la commune. La même réunion a été organisée à Audenge cette semaine.

**Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental** –Bonsoir Jean-Guy. Bonsoir Mesdames et Messieurs les élus. Bonsoir à tous les participants. Je débiterai mon propos

comme je l'ai fait il y a deux jours à Audenge : ce soir, nous ne décidons pas d'un tracé. Ce soir, nous examinons ce qui a été collecté en termes de réactions, de contributions et de réflexions par différents groupes existants sur ce territoire (les personnes âgées, les jeunes, les acteurs économiques, les citoyens, etc.) appelés à participer à ces réunions concernant les déplacements.

Nous ne pouvons pas aujourd'hui réfléchir à une infrastructure comme on l'a fait il y a trente ans, en disant : « Nous allons faire une route et tous les problèmes de déplacements seront résolus. ».

Nous devons aussi être vigilants et attentifs aux financements publics et aborder le projet en termes d'efficacité

Il faut donc savoir si un nouvel équipement se traduit par une meilleure efficacité ou efficience, une réduction des temps de circulation, des coûts d'énergétiques et environnementaux.

La responsabilité que nous avons en tant qu'élus, c'est d'examiner la faisabilité du projet au regard des responsabilités et compétences des uns et des autres : Le Département de la Gironde pour les routes, les communes en matière d'aménagement urbain et la COBAN pour les transports collectifs.

L'atteinte de l'objectif final peut demander du temps. Cela signifie que la ou les solutions proposées aujourd'hui ne sont pas forcément des réponses uniques et définitives.

Aujourd'hui, nous allons vous présenter le recueil de matériaux suite à cette phase de concertation préalable. C'est une volonté que nous avons eue d'associer la population avec une prise de parole qui ne soit pas uniquement celle des élus ou des spécialistes.

Ce projet sera ensuite soumis à enquête publique et va devoir s'inscrire dans des procédures très précises.

Excusez-moi pour cette introduction un peu longue qui a permis à Anne-Laure FABRE-NADLER qui m'accompagne ce soir d'arriver. Merci.

**Anne-Laure FABRE-NADLER, Vice-Présidente du Conseil** - Je m'excuse pour mon retard dû à des problèmes de mobilité... Je pense que nous allons en effet laisser la place non seulement à la restitution de tout ce qui a été dit pendant cette longue concertation. C'est une bonne chose qu'il y ait eu des présents, des participations, des propositions parce que cette copie est un peu « martyre » et qu'elle est là pour entendre ce que vous avez à dire sur ce territoire concernant vos habitudes de vie et vos habitudes de mobilité. Nous sommes également là pour tirer les leçons de ce qui ne fonctionne pas dans la mobilité aujourd'hui et essayer de voir comment nous pouvons l'améliorer, comme l'a dit Alain, pas du jour au lendemain en claquant les doigts, mais à travers un projet qui va se construire, s'élaborer, requérir des études et s'enrichir. À partir de maintenant, nous allons laisser la place à la restitution et nous reparlerons de tout cela à la fin.

**Renaud DUPUY, Directeur de Neorama** - Merci. Je vais donc vous présenter l'ordre du jour de la réunion.

Je vais commencer par votre participation à la concertation, les thématiques abordées et les

chiffres ainsi que vos propositions d'amélioration de scénarios.

Dans la présentation qui va suivre nous avons essayé de résumer vos propos recueillis de manière qualitative et quantitative. Vos propositions sont reprises dans un document qui a vous été remis à l'entrée. Document non exhaustif mais plus détaillé.

Je demanderai ensuite aux élus de la COBAN et du Département d'intervenir à nouveau. Je les questionnerai sur les propositions sur lesquelles les maîtres d'ouvrage vont maintenant travailler.

Nous aurons ensuite un temps d'échange d'une heure, durant lequel vous pourrez contribuer, réagir à ce que nous vous avons présenté. L'ensemble des propositions et des avis que vous formulerez ce soir sera bien évidemment intégré au bilan de la concertation. Nous sommes toujours dans un temps de concertation.

## **II. VOTRE PARTICIPATION À LA CONCERTATION PRÉALABLE**

**Renaud DUPUY, Directeur de Neorama** - Les chiffres que je vais vous présenter ont été arrêtés en début de semaine puisque nous avons proposé la même présentation mercredi soir à Audenge. Au cours de cette concertation :

- Plus de 1 200 participants se sont déplacés aux réunions, temps d'échanges et ateliers de travail,
- 16 temps d'animation ont été organisés,
- 50 000 documents d'information ont été diffusés sur le territoire du Nord-Bassin,
- près de 2 400 visites de la page internet dédiée au projet ont été dénombrées,
- près de 1 600 réponses aux différents questionnaires sur les besoins de déplacement qui ont été diffusés dans différents lieux sur le site du projet, dans les rencontres avec les lycéens dans différents lieux comme les marchés ont été récoltées.

Avec un coup d'œil sur ces chiffres, nous pouvons voir qu'il y a énormément de matière, de positions qui ont été prises et présentées lors de ces ateliers.

Je m'arrête maintenant sur ce qui a été fait en matière d'information et qui répond à un pré-requis des réunions de clôture:

- un affichage réglementaire ;
- des dossiers de concertation;
- des *flyers* ;
- une conférence de presse ;
- des relais d'informations *via* les magazines ou bulletins des collectivités ;
- un dispositif de communication mis à disposition dans les locaux des communes, de la COBAN et du SYBARVAL qui a permis d'informer une majorité de personnes aux débats ou temps d'échange prévus ;
- des temps forts de concertation ;
- une information continue par le biais d'une page dédiée qui sera active jusqu'à lundi matin pour recevoir des contributions, mais qui restera encore visible par l'ensemble des personnes pendant un temps donné ;

- des fiches thématiques détaillées ;
- 7 rapports d'étude qui figurent sur ce site ;
- des sources documentaires ;
- des fiches thématiques qui ont été rédigées et mises à disposition pendant la concertation en réponse à des questions que vous ou d'autres ont posées pendant la concertation ;
- les comptes rendus de chacune des réunions et des ateliers sont à votre disposition sur le site ainsi que les sept contributions produites par les acteurs du territoire lors de la phase de pré-concertation en fin d'année 2017;
- des registres dans les communes, COBAN et SYBARVAL;
- des questionnaires thématiques;
- un questionnaire générique - accessible sur le site ainsi qu'au format papier en mairie
  - destiné à recueillir l'avis du public.

À la date du 28 juin — d'autres vont peut-être arriver d'ici ce soir ou d'ici lundi :

- 65 contributions (9 *via* le formulaire dédié, certaines adressées au Département, 16 adressées à la Garante et d'autres par courrier).
- Comme je le disais tout à l'heure, 1 600 réponses aux différents questionnaires dont près de 1 000 réponses au questionnaire en ligne du Département et 720 réponses aux différents questionnaires diffusés lors des temps d'échange spécifiques.

Nous avons beaucoup discuté sur les scénarios proposés à la concertation, avec un souhait très largement répandu de passer moins de temps dans les déplacements, et surtout deux questions qui avaient fait l'objet de nombreux débats sur le coût global et l'échéancier des réalisations qui paraissent relativement importants et que nous avons illustré avec cette phrase : *« Il vaut mieux des solutions imparfaites et progressives plutôt qu'une solution meilleure mais qui arriverait un peu tard. »*

Les transports en commun ont fait l'objet de nombreux débats. Il y a eu un atelier complémentaire spécifique sur les transports en commun et les transports en commun en site propre. Nous y reviendrons tout à l'heure. La question de présenter un scénario supplémentaire avec un TCSP a été affirmée et réaffirmée par un certain nombre d'entre vous lors des réunions.

Les modes de déplacement actifs sont également des sujets qui ont occupé pas mal de discussions avec un souhait de véritablement les développer de doter le territoire de toutes les infrastructures sécurisées qui permettent à la fois de se déplacer et d'assurer le lien avec d'autres modes de déplacement.

Les déplacements routiers ont également été au cœur des discussions. Je ne parle pas de choix de scénario - nous ne sommes pas là pour choisir un scénario ce soir - mais d'un constat partagé concernant la RD3. La RD3 est une route trop dangereuse, fatigante, chronophage. Il est désormais nécessaire d'améliorer cette situation pour la RD3. Cela ne veut pas dire forcément créer d'autres routes, mais au moins régler quelques problèmes sur cette route.

L'environnement a été une thématique abordée également à plusieurs reprises. Je vais vous lire les phrases que nous avons reprises dans vos *verbatim* : *« On respire mal à cause de la pollution de la voiture, créer une nouvelle route c'est un choix de pollution. »* C'est une

affirmation que nous avons retrouvé régulièrement. Ou encore « *Dans l'esprit de la COP 21, ce projet doit répondre aux besoins des particularités du territoire, une vision dépassant le court terme et se plaçant sur un développement durable en minimisant l'impact sur l'environnement.* »

L'aménagement du territoire et l'évolution démographique sont d'autres thématiques souvent abordée. Nous avons retenu une phrase qui ne synthétise peut-être pas tout ce qui a été dit mais qui est une bonne illustration : « *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 éloigne la route, plus la limite de l'urbanisation recule.* » C'est une idée récurrente que nous avons entendu sur cette question-là.

Au sujet de l'organisation de la concertation, M. PERRIÈRE mentionnait qu'on avait déjà délibéré par le passé sur ce projet et qu'il nous avait été reproché d'avoir mis à disposition uniquement les études récentes et non pas les études faites dans le passé.

Sur le bilan de la participation aux questionnaires, je ne vais pas tout vous lire, mais il y avait quasiment 1 000 réponses aux questionnaires grand public. Nous avons procédé à une première analyse. À la date du 28 juin 2018, sur 920 questionnaires renseignés : 60 % des répondants qualifient les conditions de déplacement sur le territoire de « mauvaises » ou de « très mauvaises ». Concernant l'évaluation des conditions de déplacement (note de 1 et 10), nous arrivons à une moyenne de 3,6 pour les transports en commun, 5 pour les déplacements à pied ou à vélo et en voiture, nous sommes à moins de 5...

Au sujet de la sécurité des déplacements, le questionnaire révèle que la plupart des répondants considère qu'il faut faire quelque chose sur le territoire.

- Evaluation des conditions de déplacement (1=très mauvaises à 10=très bonnes) :
  - En transport en commun : 3,6
  - A pied et en vélo : 6,5
  - En voiture : 4,2
  - En covoiturage: 4,7
  - Sécurité des déplacements: 5,3

*(Extrait du slide n°15 de la présentation)*

**Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental** - Nous avons quand même un chiffre beaucoup plus favorable en ce qui concerne le vélo et la marche. Cela démontre qu'il y a des choses qui sont déjà en place.

**Renaud DUPUY, Directeur de Neorama** - Nous sommes juste un peu au-dessus de la moyenne.

D'autre part, 90 % des répondants pensent qu'il est pertinent de délester la RD3 d'une partie de son trafic.

Sur la question relative à l'évaluation des trois scénarios proposés, 12 % des gens privilégieraient le scénario 1 et 88% privilégieraient le scénario 2 ou le scénario 3. Nous obtenons un avis assez équilibré entre le scénario 2 et le scénario 3. L'idée derrière cette

restitution n'est pas de faire un choix à ce stade mais d'avoir une idée des tendances.

### **III. VOS PROPOSITIONS D'AMÉLIORATION DES SCÉNARIOS**

**Renaud DUPUY, Directeur de Neorama** – Vos propositions d'amélioration des scénarios sont plus détaillées sur les fiches que vous avez en main. Nous allons les passer en revue rapidement.

Concernant les transports en commun :

- Le respect d'objectifs généraux comme la réduction des temps de transport, de réduction des coûts et l'amélioration de l'accessibilité constituent une demande unanime.
- La mise en œuvre de navettes ou de minibus électriques type Baïa.
- Le déploiement d'une voie en site propre sur la piste cyclable pour les transports en commun. Cette question a fait débat et nous avons organisé un atelier spécifique pour ce sujet lundi dernier. Concernant les transports en commun en site propre (TCSP) plusieurs solutions ont été envisagées : des bus à haut niveau de service, tram-trains (sur rails et pneus), etc.
- Une desserte efficace de tous les territoires et des lieux de vie, des quartiers et des hameaux, de la gare de Marchepierre. Un vrai système de mobilité qui privilégierait les lieux de vie.
- Des équipements et services adaptés aux pôles d'échanges et aux carrefours de mobilité : stationnement des voitures, motos, emplacements sécurisés pour les vélos.
- Le développement de nouvelles solutions de transport en commun et notamment étudier la possibilité de liaisons maritimes.

Pour les modes actifs :

- L'apaisement efficace de la circulation sur la RD3 et les centres-villes : zones apaisées, trottoirs, interdiction/restriction de circulation des poids lourds, des camions de livraison pour privilégier la circulation des modes actifs dans ces lieux-là.
- Une RD3 réservée exclusivement aux transports en commun. Cela fait partie des propositions sur lesquelles certains se sont positionnés.
- La continuité des itinéraires cyclables et le développement des nouvelles pistes cyclables en site propre.
- La prise en compte de l'accessibilité des pistes cyclables : raccordement, signalétique, éclairage...
- Des offres de services et un aménagement adaptés à tous les publics : jeunes, étudiants, PMR, handicapés, personnes âgées. Il s'agit d'une demande relativement forte qu'on aurait pu faire apparaître également pour les transports en commun.

Les modes de déplacements motorisés :

- La création de liaisons complémentaires entre la RD1250 et l'A660 au sud, entre Arès et Andernos et, pour contourner la commune de Lège-Cap-Ferret.
- La suppression sur le scénario 1 de la liaison de Blagon (jugée inutile).

- Profiter de l'ensemble des aménagements pour équiper le territoire avec un réseau de fibre optique
- Développer des solutions de covoiturage, même si elles sont déjà existantes.
- Rendre payante l'entrée sur la presqu'île du Cap Ferret. Je n'ai pas mis cette demande pour faire réagir mais parce qu'elle avait été également formulée au cours des ateliers.

Certaines attentes particulières étaient transverses à l'ensemble des modes de déplacement et des scénarios :

- La vigilance à l'intégration du projet dans son environnement naturel et urbain avec deux demandes particulières sur la commune d'Audenge, notamment sur les lotissements de Mouchon et de Lubec et un certain nombre d'autres lieux.
- Adapter l'aménagement de l'espace public aux nouveaux modes de déplacement, c'est-à-dire ceux qui existent aujourd'hui, mais aussi à ceux de demain,
- Maîtriser l'urbanisation. C'est une demande extrêmement forte.
- Préserver les milieux naturels et associer les acteurs de l'environnement. Ces propositions émanent notamment des acteurs de l'environnement qui ont été très présents au cours de cette phase de concertation.

Voici globalement ce qui s'est dit. Le bilan de la concertation sera beaucoup plus détaillé et exhaustif et comprendra une analyse plus fine de chacune des thématiques.

#### **IV. LES PROPOSITIONS SUR LESQUELLES LES MAITRES D'OUVRAGES VONT TRAVAILLER**

**Renaud DUPUY, Directeur de Neorama** – Nous avons classé vos propositions par mode de transport :

- les transports collectifs,
- les modes actifs,
- les modes routiers,
- les questions un peu particulières.

Je passerai la parole à M. PERRIÈRE, à Mme FABRE-NADLER et à M. RENARD afin qu'ils expriment sur quoi les différents maîtres d'ouvrage vont désormais travailler.

En ce qui concerne les transports collectifs, ce qui fait globalement consensus, c'est : « *Améliorer l'attractivité de l'offre (fréquences, dessertes, rapidité, confort, accessibilité)* ». La question qui se pose, c'est le « comment » : bus, TCSP, navettes, tracés, lieux desservis, dans quel délai et à quelle vitesse. Je rappelle qu'un expert est venu pour présenter un certain nombre de choses dans l'atelier sur le TCSP et nous avons repris sa phrase de conclusion : « *Le succès d'un transport collectif repose sur la bonne définition du besoin puis sur l'adéquation de la réponse au besoin en intégrant des critères de prix, de qualité et de performance.* » C'est un peu évident mais cela permet de poser l'analyse. Monsieur PERRIÈRE, comment améliorer l'attractivité de l'offre des transports collectifs (bus, TCSP, navettes) ? En sommes-nous à ce stade-là aujourd'hui ?



**Jean-Guy PERRIÈRE, Maire d'Arès –**

Aujourd'hui, nous sommes plusieurs à cette table pour représenter plusieurs maîtrises d'ouvrage. Chaque maître d'ouvrage entrera donc en synergie avec l'autre mais dans le cadre de ses compétences.

Il est vrai que tout le monde réclame des transports collectifs. Après, quand on le met en place, tout le monde ne le prend pas. Sur ce territoire de la COBAN, on ne part pas de zéro. Je voudrais d'abord rappeler que ce problème était déjà pris en compte dans le SCoT approuvé en 2013. Même s'il a été annulé — pour d'autres raisons —, tout n'est pas à jeter à l'eau. Il y avait déjà des préconisations, en matière de transports en commun dans ce document : des bus à haut niveau de service, un tram-train ou un tram envisagés sur l'emprise de la voie ferrée que l'on repoussait à une date ultérieure parce que ce n'était pas encore mûr et parce que ce n'est pas encore le moment pour les finances locales. Je renvoie également aux études qui ont été mises en ligne sur le site du SYBARVAL.

Une étude cordon a été réalisée en 2010. Cela fait déjà huit ans et cela évolue mais j'y tiens. Parce que c'est moi qui l'avais fait faire. Une enquête cordon consiste à poster des personnes sur plusieurs points entre Arès et Biganos et à interroger les usagers sur leurs déplacements - combien sont-ils dans la voiture, où vont-ils, combien de fois font ils le trajet par jour, le font-ils souvent. Nous avons fait cette enquête aux mois de février, de juillet et de septembre. Je vous renvoie donc à ces enquêtes cordon pour que vous puissiez vous rendre compte aussi du nombre de personnes qui prennent les transports en commun.

Il y a également une autre étude que le SYBARVAL a fait faire, beaucoup critiquée, et qui concerne la faisabilité d'un transport en commun en site propre sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée, c'est-à-dire la piste cyclable. Et là, nous n'avons évacué aucune proposition (bus à haut niveau de service, tram, tram-train. Je dois dire que j'avais même envisagé un transport aérien par cabine.

Tout cela pour dire que nous ne partons pas de zéro.

Il existe également aujourd'hui un transport en commun de compétence locale, c'est-à-dire de compétence COBAN, qui s'appelle le Transport à la Demande. Vous pouvez téléphoner à un centre d'appels, pour que l'on vienne vous chercher chez vous et que l'on vous amène à votre destination, à condition qu'elle soit sur le territoire. Ce service est disponible du lundi matin à 6 heures jusqu'au vendredi soir à 19 heures, quel que soit votre statut. Ce service n'est pas réservé à des personnes en difficulté physique ou sociale. Le TAD représente 1 000 transports par mois aujourd'hui. Cela fonctionne et cela peut encore fonctionner davantage.

Même si la COBAN n'avait pas encore la compétence transport en 2017, nous avons fait faire une étude qui s'appelle « Schéma des mobilités et schéma des modes doux ». Cela se traduit par 25 actions pour lesquelles nous avons délibéré et qui seront progressivement mises en place. Je veux notamment préciser — et nous en ressentons un peu une fierté — que nous sommes équipés aujourd'hui d'une douzaine d'aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire de la COBAN. Vous pouvez en connaître une, celle de Querquillas, qui a été réalisée par le Conseil Départemental et la COBAN avec une participation financière des aménagements à 50 %. Sa fonction pourrait aller au-delà d'une simple aire de covoiturage

puisqu'elle pourrait aussi être un lieu de raccordement de divers modes de transport. La commune d'Andernos pourrait faire une piste cyclable jusque là-bas. Nous pouvons imaginer un système de bus TransGironde qui s'arrêterait là-bas et se partagerait entre Andernos et le Cap Ferret. Nous avons également des aires de covoiturage, notamment en bordure de l'A660 et de l'A63 qui sont déjà saturées aujourd'hui, à tel point que le Conseil Départemental a décidé de les agrandir avec également une participation de la COBAN. Celle de Mios/Biganos sera la plus grande aire de covoiturage de la Nouvelle-Aquitaine.

Le schéma des modes doux prévoit également une continuité des pistes cyclables. Nous en avons plusieurs sur nos communes. Nous possédons une colonne vertébrale qui est fabuleuse ; à nous de la prolonger dans nos communes respectives avec des financements communaux mais avec aussi des financements intercommunaux — et la COBAN s'y est engagée. Ces pistes auraient un intérêt supra-communal. Je pense à celles qui conduisent par exemple à Arès au port ostréicole ou encore à celles qui conduisent au bassin de baignade de Saint-Brice. Il s'agit donc de faire la jonction des pistes qui existent aujourd'hui.

Pour ceux qui suivent un peu l'actualité, vous savez que nous avons eu en 2015 une fameuse loi NOTRe qui a transféré les compétences entre les institutions. La compétence transports urbains qui appartenait au Conseil Départemental a été transférée au Conseil Régional au 1<sup>er</sup> janvier 2017 mais a été effective au 1<sup>er</sup> septembre 2017. Et au 1<sup>er</sup> janvier 2018, c'est la COBAN qui a pris la compétence transports. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire qu'aujourd'hui, en ce qui concerne le transport en commun, nous avons des lignes qui existent, notamment des lignes mises en place par le Conseil Départemental. Et je veux saluer son effort, notamment sur la ligne 601 Bordeaux/Andernos/Lège où les tarifs qui étaient à 15 euros sont passés à 2,50 euros. Et ensuite, nous avons multiplié par 10 le nombre de rotations. Alors, aujourd'hui, que l'on ne vienne pas me dire qu'il n'y a pas de transports en commun vers Bordeaux. Tous les matins, un bus part tous les quarts d'heure et c'est la même chose le soir pour le retour. Il suffit de le savoir et de prendre les horaires de bus dans les guichets des mairies.

Le problème, c'est effectivement la ligne 610. Cette ligne fonctionne mal parce qu'il y a toujours beaucoup de trafic sur cet axe-là alors qu'elle conduit à un point stratégique qui est la gare de Biganos. À partir de là, on peut partir en train jusqu'à Paris. Effectivement, un effort important doit être fait sur cette ligne-là. Il peut être fait en mettant en place une rotation beaucoup plus importante, en travaillant avec SNCF Réseaux à l'adaptation des horaires de façon à ce que, quand on arrive à Biganos par le bus, nous puissions partir par le train, ce qui n'est pas possible aujourd'hui à cause des attentes très longues.

À nous d'y réfléchir. Simplement, il y a une temporalité à respecter avec des investissements lourds à programmer. En six mois, on ne peut pas réaliser un Programme Prévisionnel d'Investissement — que l'on appelle un « PPI » — en disant « l'année prochaine, on va faire cela et l'année suivante, on va faire cela ». Il faut que nous y réfléchissions. Nous mettrons ce programme PPI en place pour le budget 2019, mais il s'étalera sur plusieurs années. Il sera bien sûr mis en cohérence avec les apports de la concertation préalable du Projet de Déplacements Durables du Nord-Bassin. Voilà ce que je peux dire pour l'instant.

**Renaud DUPUY, Directeur de Neorama** – Dans le *slide* suivant, l'apaisement de la RD3 et des centres bourgs, l'amélioration des conditions d'intervention des secours, la limitation de la place de la voiture en fonction des autres modes de déplacement, la préférence pour le covoiturage etc., sont des éléments qui font consensus, tout le monde est d'accord dessus...

**Jean-Guy PERRIÈRE, Maire d'Arès** Je n'ai pas parlé des communes cependant les communes sont aussi dans ce schéma-là. Il y a bien sûr un engagement des communes pour des circulations urbaines « apaisées ». C'est le terme utilisé aujourd'hui pour favoriser les modes doux, favoriser la circulation des piétons et des cyclistes, diminuer la vitesse. C'est vrai qu'aujourd'hui, quand vous faites Biganos/Lège, vous avez beaucoup de plateaux surélevés. C'est peut-être à Arès qu'il y en a le moins, j'ai une appréhension, enfin disons une approche un peu différente.

J'ai toujours été contre les plateaux surélevés. Cela ralentit la vitesse. Pourquoi ? D'abord, parce que quand lorsqu'on met un plateau devant chez quelqu'un, on a des réticences parce que cela fait du bruit. Ensuite, parce que nous avons à Arès un établissement hospitalier avec un SMUR où des ambulances arrivent tout au long de la journée, et croyez-moi quand vous êtes dans une ambulance et que vous passez un plateau surélevé, ce n'est pas forcément facile. Il faut donc trouver d'autres solutions.

**Renaud DUPUY, Directeur de Neorama** – En ce qui concerne la circulation routière, tout le monde est d'accord pour apaiser la RD3, avec, entre autres, les aménagements faits par les communes. Mais la question, c'est : comment ? Alors, nouvelle voie de contournement ou pas ? Si nouvelle voie de contournement, quel tracé et quels impacts ? Positionnement ? Distance ? Pôles d'échanges secondaires ? Comment allez-vous étudier cela par rapport à ce que vous avez entendu dans les débats, avec les différentes prises de position assez claires là-dessus ?

**Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental** – Pour commencer je rappellerai le contexte. La RD3, comme son nom le dit, est une route départementale. Aujourd'hui, cette route départementale traverse de nombreuses agglomérations les unes après les autres avec des limitations de vitesse. En termes de « vitesse commerciale », la question de la limitation de la vitesse à 80 ne se pose même pas... La moyenne de déplacement est bien plus basse.

À quoi cela tient-il ? Cela tient à des traversées urbaines, mais cela tient aussi à une multiplicité d'usages forts différents. C'est le premier élément d'analyse. Cela veut dire que sur la RD3, nous avons aussi bien une personne qui prend son véhicule pour faire 500 mètres et acheter son pain, son bifteck, sa douzaine d'huîtres et des camions grumiers qui arrivent du massif forestier du Médoc et qui s'en vont vers Biganos. Nous avons des bus. Nous avons des livraisons. Nous avons des enfants qui s'en vont au collège, des jeunes qui partent pour faire la fête, des anciens qui ont besoin d'aller voir des collègues. Nous avons finalement une multiplicité d'usages et une structure qui est fortement contrainte parce que nous sommes essentiellement en agglomération. La RD3 n'a donc plus les caractéristiques d'une route départementale qui a pour fonction principale la liaison d'un point A à un point B.

La première observation que nous faisons, c'est le fait qu'aujourd'hui, l'usage de proximité, l'usage intercommunal correspondent à la plus grande utilisation. C'est pour cela que les mesures qui conduisent à valoriser les modes doux sont aussi de nature à répondre à des besoins de proximité immédiate.

La deuxième observation qui ne vous aura pas échappée — et Jean-Guy PERRIÈRE l'a évoquée — c'est que le Département est aussi très lourdement financeur du SDIS — le Service Départemental d'Incendie et de Secours. Et lorsque nous l'évoquons sur un territoire comme celui du Bassin d'Arcachon, il y a une grande activité liée au secours à la personne notamment et à la protection de la forêt. Or, aujourd'hui, les services de secours à la personne sont totalement englués dans un trafic trop dense.

Nous avons donc proposé trois scénarios qui illustrent des principes de fonctionnement.

Les scénarios 2 et 3 proposent des tracés routiers s'appuyant sur des emprises déjà utilisées pour d'autres usages.

Les pistes forestières, par exemple, ont été en partie goudronnées puis utilisées par tous ceux qui les connaissaient pour transiter par là.

L'autre possibilité est de s'appuyer sur l'emprise de la ligne à très haute tension.

Voilà donc les trois principes proposés. Le Département s'est engagé à les étudier.

L'action du département au niveau environnemental se traduit localement par la gestion des sites de Certes et des prés salés d'Arès. C'est aussi l'aménagement de bassins pour confiner les éventuelles pollutions routières. C'est également l'application dans nos projets de la règle « éviter, réduire, compenser ». Tenter d'éviter de passer sur des sites où il y a des enjeux environnementaux très forts. Réduire au maximum les impacts dans le cas où on ne peut pas éviter une zone à enjeux. Et enfin compenser les impacts apportés aux espèces protégées et au biotope particulier par l'acquisition et l'entretien de site présentant ou pouvant présenter un intérêt environnemental équivalent.

La prise en compte de l'environnement répond à la fois à une volonté départementale mais également au respect des règles définies par le code de l'environnement. Le respect de ces règles est alors examiné par un certain nombre d'instances nationales spécialisées.

J'étais par exemple en réunion la semaine dernière à Paris avec le Conseil National de Protection de la Nature dans le cadre du projet de déviation du Taillan. Une vingtaine de spécialistes ont examiné les dossiers que nous leur avons présentés.

Cela s'impose à nous porteurs de projets.

Peut-être qu'Anne-Laure FABRE-NADLER souhaite compléter sur la politique du Département en matière de mobilités.

**Anne-Laure FABRE-NADLER, Vice-Présidente du Conseil Départemental** – Je vais essayer de faire court pour passer à votre temps de parole à vous puisque nous sommes aussi là pour vous entendre.

Un mot est crucial dans tout projet de mobilité aujourd'hui : l'intermodalité. Il n'y a pas de solution unique. Ceux qui pensent cela, que ce soit pour une grande infrastructure routière, une grande solution unique de transports en commun ou une grande solution cyclable, se trompent, parce qu'il y a tellement de comportements différents en matière de mobilité que

tout passe par l'accueil de l'intermodalité. Et elle s'entend sur l'ensemble de la chaîne de déplacement, c'est-à-dire surtout en prenant en compte le premier et le dernier kilomètre.

Je lisais le compte rendu de la réunion qui a eu lieu spécialement pour les transports en commun lundi soir où une dame disait très justement : « J'ai 60 ans et si la piste cyclable s'arrête à un kilomètre de chez moi, le jour où j'ai mes poches de courses parce que je rentre du supermarché, je prendrai la voiture. » C'est donc dans cette globalité que nous devons penser aujourd'hui.

Parce qu'on ne se déplace pas de la même manière si on a 20 ans ou 80 ans, si on est famille nombreuse ou seul, si on est actif ou retraité. Et c'est sur ce besoin-là que nous avons besoin de réfléchir tous ensemble parce qu'il se trouve qu'il n'y a pas plus fragmenté que la compétence « mobilités » au niveau de la maîtrise d'ouvrage.

C'est la raison pour laquelle nous sommes face à un projet complexe qui appelle énormément de concertations et de débats. Ce débat est sain. Il est politique, certes, mais dans toute la noblesse du sens politique. Il est sur la place publique parce que cela nous concerne tous et que cela nous engage sur les 30 ou 40 ans à venir. Il engage nos enfants et nos petits-enfants à qui nous ne souhaitons pas livrer une société où, disons-le clairement, nous nous sommes fait avoir par la société du « tout voiture » et maintenant, il faut vite en corriger les erreurs.

Alors, revenons aux transports en commun dont j'avais la chance d'avoir la charge jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier dernier, avant que la loi NOTRe ne m'en ait dessaisie. Effectivement, on ne part pas d'une feuille blanche. Il y a une ligne extrêmement structurante qui est la 601 sur laquelle nous avons abondé tant que nous avons pu. Au dernier exercice budgétaire que je tenais, nous avons encore amendé la 601 jusqu'à atteindre le taux de fréquence d'un transport urbain parce que c'était une ligne présentant une fréquentation record depuis la requalification de l'ensemble des lignes TransGironde en 2012. À partir de cette date, nous avons vraiment décidé de mettre l'accent sur la ligne 601. La ligne 601 est la première ligne en Gironde depuis des années. Elle a été multipliée par trois en quelques années. Aujourd'hui encore c'est une ligne très fréquentée. Je ne dis pas qu'elle ne pourrait pas être améliorée parce que je sais qu'elle est souvent saturée. Aujourd'hui, nous en sommes plutôt à réfléchir à la façon de donner la priorité aux cars sur certaines portions de routes.

Pour exemple, c'est ce sur quoi nous travaillons actuellement avec Alain en mettant en place des voies réservées pour les bus. Il y en a une sur Saint-Jean-d'Illac qui va justement concerner la ligne 601 pour améliorer le temps de transport. Vous voyez qu'aucun sujet n'est déconnecté d'un autre. Quand on parle d'infrastructure, on parle aussi de voie réservée, on parle aussi de transports en commun. On parle également de conflits des usages puisqu'en effet, aujourd'hui, les infrastructures existantes ne peuvent se résumer à un seul usage. Ce serait ne plus comprendre les mobilités que de ne l'avoir pas compris. C'est tout cela que nous essayons de soumettre au débat aujourd'hui.

## VI. ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

**Jean-Luc CHABOT, habitant d'Arès** – Je fais partie des actifs de la commune qui transitent jusqu'au-delà de Marcheprime pour travailler dans un grand institut de recherche qui emploie plus de 1 000 personnes. Je passe donc par Blagon, Marcheprime, et cetera. Je fréquente donc cette piste cinq jours dans la semaine. Il se trouve que j'ai un véhicule qui me le permet. Je passe parfois, quand la route est bloquée, par la piste forestière parce que c'est le seul moyen pour ne pas rester bloqué à Marcheprime pendant une demi-heure avant de passer le feu. La piste qui est le long du réseau haute-tension, je ne la pratique pas, mais elle me paraît cohérente par rapport à l'urbanisme et nos déplacements vers Biganos.

Je viendrai sur le fait que le territoire est partagé. La ligne 610 s'arrête à Andernos et la 601 est excellente mais que je ne la prends heureusement que pour le tourisme et non pour aller travailler. Il m'est arrivé de l'attendre longtemps. Elle est fréquente mais qu'est-ce qu'elle est en retard ! Quand le bus arrive de Lège, je peux vous dire que nous l'attendons ! J'ai eu le temps de bronzer à l'arrêt ! C'est vrai que je la pratique plutôt le week-end quand il y a beaucoup de monde sur le Cap Ferret.

La route de Blagon/Marcheprime me paraît obligatoire. La plus lointaine me paraît inutile, je la pratique tous les jours, mais pour le territoire, elle ne me paraît pas utile. La piste forestière est bien sur une bonne partie. Quant à la piste haute-tension, elle me paraît cohérente par rapport à l'urbanisation qui s'est certes un peu intensifiée mais je pense que c'est le sens de l'histoire.

Au-delà, en ce qui concerne la partie transports en commun, il me semble effectivement important de regarder quels en sont les usages. Je suis papa, mon fils va au collège et, donc, inévitablement, nous pensons que les enfants peuvent avoir un besoin de déplacement collectif sur le territoire.

Après, plusieurs besoins existent, comme celui d'aller faire les courses, — nous en avons parlé — ou bien pour faire du tourisme. Et là, effectivement, on se trouve un peu schizophrène, parce que parfois, on a une proposition à droite et une autre à gauche. Où va-t-on ? Que dessert-on ? Cela me paraît extrêmement compliqué. La piste vélo/tram est intéressante et, à mon avis, cohérente au niveau du déplacement sur le territoire. Par contre, il faudra, selon moi, avoir un tram qui permet de se déplacer à la fois en tram et en vélo — ce qui veut dire pouvoir mettre son vélo dans le tram.

Cette piste cyclable est effectivement un peu notre cœur de déplacement et beaucoup de gens y tiennent. J'ai un avis mitigé sur la question parce que ce qui intéresse les touristes, c'est de passer à côté du Bassin. Or cette piste cyclable ne dessert absolument pas cette zone. A mon avis, prévoir une piste cyclable plus proche du Bassin me semble être le plus important pour les touristes qui, veulent voir le Bassin.

**Christiane CABARROU, habitante d'Arès** – Sur les différents *scenarii* proposés, il n'a jamais été question de la piste cyclable, de son utilisation. Je vois que dans votre discours ressort le tram-train. D'ailleurs, nous avons reçu dernièrement une information « Info Bassin » qui nous

disait : « Voilà, c'est sorti du chapeau. Nous avons déjà un projet qui a été étudié il y a pas mal d'années, qui avait été mis dans les cartons et que nous voudrions bien ressortir. » Je vous entends en parler, à mots couverts, en disant « pourquoi pas », avec finalement tous les *scenarii* proposés : le train aérien, le tram-train, et cetera. La piste cyclable a toujours été une zone privilégiée. Nous avons nous même acheté au bord de la piste cyclable en nous disant justement : nous serons tranquilles à jamais avec une voie douce — qui nous convient parfaitement, d'ailleurs.

Je voudrais donc poser la question suivante afin que vous me donniez un peu plus d'informations au sujet de cette piste cyclable dont vous commencez à parler assez fortement, me semble-t-il.

**Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental** – Par rapport à la première intervention, je pense qu'il était intéressant d'avoir une analyse d'un pratiquant du territoire en la matière. Ce qui est important, c'est d'aller jusqu'au bout des réflexions qui ont été faites et que les réponses que nous serons amenées à apporter, nous puissions les justifier par rapport à vos contributions. La réponse que nous apporterons concernant le devenir de la piste cyclable s'inscrit également dans cette logique.

**Christiane CABARROU, habitante d'Arès** – Il faudra sacrément l'élargir quand même...

**Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental** – Nous avons noté les positions différentes sur ce sujet. Il y a eu un atelier spécifique qui a permis un certain nombre d'échanges. Nous avons entendu des affirmations concernant l'investissement nécessaire et les conditions de réalisation. Un expert était présent pour éclairer les débats.

**Christiane CABARROU, habitante d'Arès** – Cela ne faisait pas partie des *scenarii* au départ.

**Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental** – c'est vrai mais ceci a été exprimé dans la concertation. Lorsqu'on fait une concertation, on prend en compte l'expression de tous.

**Georges FOURGEOT, habitant d'Andernos** – Bonsoir, je suis un grand adepte du vélo depuis de longues années. Un peu moins maintenant certes, parce qu'avec l'âge, l'équilibre n'est pas toujours là... Je voudrais dire quelque chose sur les pistes cyclables : je regrette maintenant la position des « Khmers Verts » du Conservatoire du Littoral qui nous interdisent de faire du vélo entre Andernos et Arès pour aller au bassin de baignade, notamment. C'est toléré mais tout juste. Nous avons à chaque fois des remarques du garde. Maintenant, on veut également nous l'interdire le long du domaine de Certes, ce que je trouve regrettable. Je ne vois pas en quoi un vélo peut gêner, alors qu'on tolère que les pêcheurs et les chasseurs y aillent avec leur 4x4 et leurs remorques. Je trouve donc qu'il y a deux poids deux mesures qui me semblent quand même un peu gênantes.

*(Applaudissements)*

**Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental** – Juste une précision, ce n'est pas une fantaisie locale.

À Certes, il y a un contexte spécifique avec des pratiques qui sont des pratiques ancestrales. Et le Conservatoire du Littoral — parce que cela s'adresse directement au Département puisque nous sommes gestionnaires— grince régulièrement des dents par rapport au fait qu'il y ait cette tolérance vis-à-vis des chasseurs et des pêcheurs. Voilà ce qui en est. Je comprends votre regret de ne pas pouvoir pratiquer le vélo dans ce contexte-là, mais c'est une règle qui existe par ailleurs. J'espère que cela ne vous empêchera quand même pas de profiter des cheminements que nous possédons dans le domaine de Certes, à pied si ce n'est pas à vélo. Je crois que nous avons fait beaucoup, beaucoup d'efforts sur ce site-là pour le rendre attractif et agréable.

**Jean-Guy PERRIÈRE, Maire d'Arès** – Je vais répondre très pratiquement sur cette question-là en tant que Maire de la commune et en tant que co-gestionnaire du domaine du Conservatoire du Littoral de Saint-Brice-les-Quinconces où se trouvent le Conservatoire du Littoral, la mairie d'Andernos et la mairie d'Arès. Effectivement, aujourd'hui, je ne suis pas forcément d'accord avec tout le monde. Il y a des pratiques qui sont là... Le problème, c'est que quand on ouvre quelque chose, les gens vont partout à vélo, et c'est vrai que j'ai souhaité sur ce site ou ce domaine-là signaler un cheminement où les vélos pourraient passer sans problème à condition qu'ils n'aillent pas faire du cross sur les fossés bordant le ruisseau et provoquer l'écroulement du ruisseau. Je veux vous rassurer là-dessus parce qu'il y a aussi des considérations locales à prendre en compte même si nous avons une réflexion générale.

**Jacques DEVAUD, habitant d'Arès** – Je réside à Arès depuis 20 ans. Je ne parlerai pas des pistes cyclables bien que je fasse du vélo. Je n'ai rien à dire à ce niveau-là. Je considère même que nous sommes très heureux et nous sommes très bien dotés en pistes cyclables dans la Région.

Les transports en commun, permettez-moi de vous dire une chose : je ne les utilise pas. Par contre, en ce qui concerne la fameuse ligne 601, je dis « bravo » à tous les chauffeurs qui eux, ne ralentissent jamais et roulent à 90 kilomètres à l'heure. Je pense que nous tous, automobilistes, cyclistes et piétons, devrions adaptés nos comportements et ne pas être, quand on est piéton, anti-automobiliste et vice et versa.

Quant à vous, Madame, vous avez tenu des propos tout à l'heure qui disaient : « *On s'est fait avoir par la société du "tout voiture".* » Alors, permettez-moi de vous dire que j'ai commencé à travailler en 1968 sur un petit territoire qui va du Mont-Saint-Michel à Perpignan. Oui, Madame, du Mont-Saint-Michel à Perpignan ! J'avais la responsabilité de 25 départements. J'ai connu la « Route des Ministres » et la RN89 avec les deux projets qui se battaient entre le Nord — CHARBONNEL, CHIRAC, je vous en passe et des meilleures... En 1978, on a classé la nationale 10 en route expresse. Aujourd'hui, 40 ans plus tard, elle n'est pas en totalité réalisée.

J'ai aussi entendu parler d'un péage sur la presqu'île du Cap Ferret. Aujourd'hui, on prend



l'autoroute venant d'Espagne jusqu'au nord de Bayonne et on paye pour rouler à 90 km/h à cause des travaux parce qu'il n'y a pas de route parallèle à l'A10 actuelle.

Alors, je m'adresse à vous, Monsieur, Madame du Département, pour vous dire que dans les autres Régions où j'ai œuvré, j'ai vu des travaux routiers conséquents, et je considère que depuis 40 ans ici il ne se passe pas grand-chose ...

**Anne-Laure FABRE-NADLER, Vice-Présidente du Conseil Départemental** – Sur le côté infrastructure, je laisserai mon collègue qui est aux infrastructures répondre et qui, en plus, est élu depuis plus longtemps que moi même qui suis élue que depuis trois ans. Et je fais partie des « Khmers Verts », excusez-moi.

**Jacques DEVAUD, habitant d'Arès** - Madame vous a demandé le droit de réponse par rapport aux hommes, je pense qu'il vous a été accordé. Je rebondis sur votre expression « on s'est fait avoir par la société du "tout voiture" »...

**Anne-Laure FABRE-NADLER, Vice-Présidente du Conseil Départemental** – j'assume, Monsieur... Aujourd'hui, nous allons nous mettre d'accord et j'assume mes propos : un projet routier seulement routier est une aberration.

**Jacques DEVAUD** – De votre point de vue.

**Anne-Laure FABRE-NADLER, Vice-Présidente du Conseil Départemental** – Oui. Globalement, Je pense que les personnes qui ont compris la mobilité du XXIe siècle pensent que la route pour la route, c'est une aberration. Aujourd'hui, c'est un projet de mobilité qu'il faut mettre en place. Nous n'allons pas refaire ici le grand débat pour ou contre le contournement de Bordeaux. Il y avait les infrastructures du XIXe et du XXe, nous aurons celles du XXIe.

Mon collègue en matière d'infrastructure agit là où cela est nécessaire et surtout et il essaie encore de mettre en place des projets qui ne se limitent pas à faire juste un peu de bitume mais à se demander comment nous allons pacifier les usages, sécuriser les usages. Aujourd'hui, une de nos préoccupations que nous partageons avec Alain RENARD et qui fait que nous sommes là ce soir, c'est la dangerosité de la RD3. Quand je sais que les cyclistes prennent trois fois plus de risques sur la RD3 qu'ailleurs en Gironde, cela me pose une question. En tant qu'élus, nous devons agir, c'est pourquoi nous sommes ici.

**Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental** – Vous conviendrez avec moi, qu'il y a 10 ans ou 20 ans de cela, lorsqu'on allait acheter son pain, on y allait à pied ou en vélo. Aujourd'hui, on monte dans sa voiture quelle que soit la distance. Et cela ne remet pas en cause la question des infrastructures en tant que telles, mais cela remet en cause la question de comment aujourd'hui on envisage la mobilité.

Il serait inconscient, y compris par rapport à nos enfants et petits-enfants d'ignorer le fait que le « tout voiture » nous a amenés à devenir un peu handicapés de la réflexion sur la mobilité. Une fois que j'ai dit cela, je comprends que vous trouviez que nous n'en faisons pas

suffisamment Nous venons de voter le budget supplémentaire, nous allons refaire le tapis sur la RD206 de Mérignac jusqu'à Andernos. C'est une plaisanterie de 1,6 millions d'euros.

Vous nous dites qu'il y a des projets qui datent de plus de 30 ans. Aujourd'hui, si nous avons décidé de reprendre le projet qui concerne cette partie du territoire d'une autre façon, c'est en raison de l'échec dû au fait de l'avoir aborder jusqu'à présent uniquement comme un ruban de bitume. Aujourd'hui, aborder la question de l'infrastructure, c'est réfléchir à la question de l'urbanisation, c'est réfléchir à la façon dont on intègre le projet par rapport à des enjeux hydrauliques, environnementaux. Comment un projet de ce type-là se connecte-t-il avec d'autres choses ? Voilà ce qu'est le contexte.

**Catherine VIGNERTE, habitante d'Arès** – Je rejoins tout à fait ce qui vient d'être dit par les deux Vice-Présidents, je pense que nous avons vraiment changé d'époque et faire une route uniquement pour faire une route, cela ne rime à rien. C'est pourquoi je pense que parmi les trois scénarios, le scénario 2 me paraît être le plus déraisonnable puisque c'est une route qui n'intègre pas de transport en commun contrairement au scénario 3.

Concrètement, je pense qu'on fait ce genre de projet pour les 40 ou 50 années à venir et on ne sait pas comment on se déplacera à d'ici-là. Comment seront les déplacements lorsque le pétrole se raréfiera et deviendra extrêmement cher ? Serons-nous tous dans une voiture personnelle ? Cela sera-t-il encore pertinent ? Probablement pas. Effectivement, quand on se pose la question de la mobilité, il faut quand même envisager l'avenir à long terme parce que ce sont des millions d'euros qu'on risque de dépenser.

Nous avons également un problème de biodiversité. On sait que ce ne sont plus les éléphants ou les tigres qui sont loin de nous qui disparaissent. Ce sont aussi nos hérissons, nos insectes, nos abeilles, nos oiseaux. 80 % des insectes ont disparu ces dernières années chez nous. Il y a une vraie urgence climatique et je suis étonnée que personne... Si, vous en avez bien sûr parlé un petit peu mais j'ai l'impression que ce n'est pas encore totalement intégré dans l'esprit des gens. Or, quand on fait un projet de ce type, la seule question que l'on doit se poser, c'est celle de l'impact écologique. Nous pouvons prendre effectivement le barreau de Blagon. C'est ce que j'ai fait l'autre jour lorsque je suis allée à Audenge où j'avais un rendez-vous, j'ai donc pris ce barreau et je suis arrivée à temps. Si j'avais pris la RD3, j'aurais mis beaucoup plus de temps. Ce sont des choix à faire. Je n'avais pas le temps d'aller à vélo, parce que je suis partie trop tard, mais effectivement, j'aurais pu partir à vélo.

Il y a donc tout un tas de choses à faire en termes de mobilités douces. Nous avons parlé des transports en commun, bien entendu. Le cadencement avec le train, c'est évident. On pourrait lancer des aides pour l'achat de vélos électriques, comme cela se fait par exemple sur la Métropole. On sait qu'avec un vélo électrique, en 30 minutes, on fait 10 kilomètres. On élargit donc largement son champ d'action. Il n'est pas question de faire 4 kilomètres en 25 minutes.

La question du tram-train est effectivement un peu compliquée parce que cela entre en concurrence avec les vélos. On pourrait peut-être imaginer des trucs un peu « rigolos » comme des touk touk collectifs, des vélos qui accueilleraient une remorque couverte pour transporter des gens avec un tarif hyper intéressant. Ce sont des transports qui existent

ailleurs dans des endroits avec une grosse densité et où ça fonctionne. Pourquoi ne pas imaginer cela ici aussi ?

L'idée de faire une route supplémentaire qui aura un impact sur la biodiversité, qui coupera des couloirs écologiques me rend en fait malade. Je pense qu'il y a d'autres possibilités, et en priorité le changement de mentalité parce que c'est tellement facile de prendre sa voiture tout seul. Je travaille à Bordeaux et je covoiture. Nous sommes trois à covoiturer, ce n'est pas trop compliqué, cela demande un tout petit peu de compromis. C'est aussi l'idée de changer d'état d'esprit parce que nous allons de toute façon devoir le faire dans quelques années, donc autant se préparer.

**Anne-Laure FABRE-NADLER, Vice-Présidente du Conseil Départemental** – Je vais être très rapide parce que vous venez de rappeler plein de choses pleines de bon sens. Je vais juste rappeler quelques petits chiffres : effectivement 75 % des déplacements font moins de cinq kilomètres. Donc, oui, la part modale des deux roues est évidemment très importante dans les années à venir. En revanche, il faut aussi se soucier des déplacements qui s'allongent parfois entre le domicile et le lieu de travail. Effectivement, les deux roues et les deux roues électriques ont leur place dans les années à venir.

Et puis ne jetons pas toute la voiture à la poubelle, il y en a encore. Aujourd'hui le problème de notre société, c'est l'« autosolisme ». C'est de la bêtise d'être seul dans sa voiture. Ce qui deviendra de toute manière trop cher dans quelques années pour la plupart des budgets, et c'est pour cela que l'on multiplie les aires de covoiturage avec un acte II, qui a été voté en juin dernier avec mon collègue, pour venir installer des aires de covoiturage sur des axes stratégiques. C'est seulement en 2012 que le covoiturage a fait un boum dans le département, comme partout ailleurs. C'est très récent, nous avons peu de recul.

Il est vrai que nous avons créé des aires un petit peu là où les opportunités se présentaient. Maintenant, nous nous appliquons à les positionner sur des endroits très stratégiques, à proximité des grands axes routiers et autoroutiers parce qu'on se rend compte effectivement que ce sont sur ces axes-là que nous avons le plus de public prêt à lâcher la voiture et à se regrouper. Nous voulons également donner à ces aires une nouvelle dimension avec des garages à vélo sécurisés, toujours dans cette logique de prise en compte du premier et du dernier kilomètre. Et, évidemment, la connexion avec le réseau TransGironde pour pouvoir servir de parking relais dans le cadre de l'intermodalité, etc...

**Stéphane MAGRI, habitant d'Audenge** – J'ai deux remarques. La première remarque concerne la concertation. Je la trouve de qualité. Merci donc de faire cet effort. C'est quand même assez agréable de pouvoir discuter avec des élus, des techniciens, le soir pour pouvoir échanger. Ma crainte, c'est de savoir comment vous allez nous concerter après ?

Autre point, j'aurais aimé être concerté pendant c'est-à-dire au moment de la définition des scénarios. Or les scénarios sont posés. Ce ne sont que des grands principes, nous avons bien compris. Comment pouvons-nous influencer en tant que citoyen sur le choix final qui sera fait ? Parce que si vous revenez dans six mois avec un scénario ficelé que vous le présentez en enquête publique, la concertation aura servi mais elle n'aura pas influé directement sur le

projet. C'est la première remarque.

J'entends bien que nous sommes sur un projet de mobilités durables. Il doit être construit pour tous les habitants, sur tous les modes de déplacements et pour tous les motifs de déplacement.

J'identifie du coup trois points faibles. Un projet pour les habitants de la ville d'Audenge me pose vraiment question. Un scénario où l'on a une voie de contournement qui ne dessert ni Lanton ni Audenge avec des pôles d'échanges très éloignés des lieux de vie et des lieux économiques actifs. Cela pose vraiment question.

Un projet pour tous les modes. Il manque quand même un projet de transports en commun dans votre projet. Quel est le projet de transports en commun ? J'aimerais bien que l'on puisse me dire quelles sont les lignes, les horaires et points d'arrêts. Nous avons deux lignes structurantes: la ligne 601 avec le bus au nord, la ligne TER au sud ; entre les deux, comment dois-je faire pour les rejoindre ? Peut-être en voiture mais aussi en transports en commun. Il manque quand même des « billes » sur : quel est le projet de transports en commun sur le territoire ?

C'est bien gentil d'avoir des lignes qui arrivent à Bordeaux mais où arrivent-elles à Bordeaux ? Les lieux d'emplois sont très divers sur la métropole. Beaucoup d'habitants du Bassin travaillent à Bordeaux. Pour moi, arriver à la gare Saint-Jean ne m'intéresse pas vraiment. Il y a la zone Aéroparc qui est quand même ultra dynamique, il y a plein de zones dynamiques autres que les points d'arrêts sur lesquels arrivent la 601 et la gare TER.

Question environnement je ne vais pas insister parce qu'une prise de parole importante a été faite juste avant moi, donc c'est très bien.

On ne parle pas trop économie non plus. Je n'ai pas vu de critères économique stricts sur la vie du Bassin. On a des projets, des tracés mais on ne sait pas s'ils desservent des zones d'activités économiques et des zones résidentielles. Alors, certes, j'entends bien l'argument de préserver les milieux naturels, mais si on fait des routes au milieu de nulle part qui ne desservent à peu près rien, le risque est que l'urbanisation explosera parce que les gens aiment bien avoir des activités à proximité des routes parce que c'est accessible — et c'est le but du projet.

Donc, voilà, ce sont toutes ces questions qui restent en suspens. Nous sommes à la fin de la concertation, j'aimerais bien que nous puissions encore débattre, mais je ne sais pas quand est-ce que je pourrai tenir le micro et échanger avec vous dans les mois qui viennent.

#### **Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental –**

La procédure de concertation a été mise en œuvre par la volonté du Département. Il n'y avait pas d'obligation mais cela nous semblait être un élément de crédibilité. Il nous semblait également utile de proposer des supports (scénarios) qui servent un peu de *putching ball*. Dire « oui cela me semble intéressant », « non, cela moins ».

Il faudra ensuite arriver à un consensus qui ne fera pas l'unanimité. Nous essaierons d'apporter des réponses à ce qui a été évoqué lors des réunions de pré-concertation pour justifier le projet qui sera mis à l'enquête publique. Vous verrez que nous ferons évoluer les cartes parce que tel ou tel point a été soulevé par telle ou telle personne ou tel ou tel groupe.

Concernant les aspects environnementaux, il y a des pratiques au Département pour travailler avec les associations. Sur la question de Coutras, nous travaillons avec l'association Cistude *Nature* et, sur le site naturel de Bruges, nous travaillons avec la SEPANSO.

**Alain LEDUC, Chef de projet du Département de la Gironde** – Je vais surtout répondre sur la question de la logique des trois scénarios qui ont été proposés dans le dossier de concertation.

Quand nous avons monté ce dossier de concertation et ces trois scénarios, nous avons essayé de réfléchir à la manière de faire évoluer le système global des mobilités existant. Nous avons essayé de rappeler que ce système de mobilités avait plusieurs composantes : les transports en commun, les modes actifs et la voiture. Aujourd'hui, pour le territoire de la COBAN, on constate que la voiture, c'est 70 % de part modale, les modes actifs 25 % et les transports en commun 3 %.

Nous avons également analysé ce qui existait sur d'autres territoires, parce que nous considérons que pour faire évoluer le système existant nous pourrions nous fixer des objectifs réalistes au regard de ce qui se passe sur d'autres territoires.

Si nous prenons l'exemple de la métropole bordelaise, qui est un milieu urbain dense, les valeurs de 2017 après mise service de toutes les solutions de transports en commun (tramway, etc.) indiquent : 50 % de part modale pour la voiture, 37 % pour modes actifs et 12 % pour le transport en commun. Finalement, cette approche nous donnait un point de départ et un point d'arrivée.

Alors, comment arriver à faire cela ? Nous avons essayé de réfléchir à différents principes qui ont abouti à trois scénarios et qui avaient pour objectif de faire évoluer le système des mobilités, dans le sens d'une diminution de l'utilisation de la voiture, d'une augmentation des parts modales pour les transports en commun et les modes actifs et un apaisement de la RD3.

J'en profite pour vous confirmer qu'à travers les sondages qui ont été réalisés, vous avez confirmé à 90 % l'intérêt d'apaiser la RD3.

Nous avons proposé trois scénarios. Un scénario 1 qui consiste à remobiliser des infrastructures existantes, à s'appuyer sur les 2 schémas de la COBAN pour un faible coût financier et un faible impact environnemental. C'est un côté du spectre des solutions qui sont proposées.

À l'autre extrémité du spectre, vous avez le scénario 3 qui complète les 2 schémas de la COBAN avec de nouveaux sites d'intermodalité, un réseau de transport en commun renforcé, des réponses aux déplacements motorisés et des réponses proches des centres de vie. Ce scénario nous semble à nous techniciens étant celui le plus à même de faire évoluer les comportements et le système des mobilités existant. Par contre, ce scénario est celui présentant un coût financier et une sollicitation des milieux naturels les plus élevés.

Au milieu, vous trouvez le scénario n°2 considéré comme étant un scénario intermédiaire.

Les cartographies proposées illustrent simplement des principes. Il ne s'agit pas de tracés mais du positionnement de certaines réponses plus ou moins éloigné des centres de vie. Réponses pour tous les modes de déplacement.

D'autre part, concernant les déplacements routiers, nous avons recherché quelles opportunités de passage nous pourrions mobiliser. C'est ainsi que nous avons identifié les couloirs des pistes forestières et des lignes RTE comme étant des éléments « fragmentants » du territoire déjà existants mobilisables pour les scénarios proposés.

Concernant la question des transports en commun qui est une compétence de la COBAN, nous avons privilégié des solutions souples, adaptables et capables de desservir tous les centres de vie y compris la gare de Marcheprime.

**Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental** – Qui n'est pas une desserte de tous les lotissements.

**Jean-Guy PERRIÈRE, Maire d'Arès** – Je veux compléter. M. LEDUC vient effectivement de dire la chose très importante, c'est que la compétence des transports, c'est la COBAN. Je l'ai dit tout à l'heure en introduction, c'est qu'il y avait quand même une notion de temporalité importante en fonction des choses qui pourraient être mises en place. Il est évident que quel que soit le scénario 2 ou 3 — même si cela n'apparaît pas comme cela —, la décision de desserte en navettes sur des lieux de raccordement secondaires sera de la compétence de la COBAN ainsi que les navettes qui seront possibles à ce moment-là sur la RD3. C'est quelque chose qui pourra être mis en place. Je vous ai parlé de Plan Prévisionnel d'Investissement. Ce seront des choses qui seront faites avec le temps. La réalisation de tout cela, ce n'est pas demain matin, il faut bien en être clair. Si on disait : à la fin de l'année, tout sera résolu, nous ne serions pas là et il y a longtemps que nous l'aurions fait. Rien n'est simple. Il y a donc des compétences transport de la COBAN qui mettra en place effectivement ce qu'il faut soit sur le scénario 1, soit sur le scénario 2, soit sur le scénario 3. Enfin, on verra ce qui sera effectivement choisi.

Mais je tiens à dire qu'il y a là plusieurs compétences à mettre en œuvre. Peut-être rapidement. Vous parliez tout à l'heure de la ligne 610. Encore une fois, je le redis : on peut très facilement aujourd'hui multiplier les navettes sur la ligne 610 — et c'est un projet COBAN. Ce que l'on n'arrangera pas, c'est le temps de trajet, aujourd'hui, parce que, que vous le vouliez ou non, il restera relativement long. Si on a déjà des navettes, des horaires appropriés pour aller prendre le train, ce sera déjà un progrès sérieux. Et ce sera de la compétence de la COBAN parce que c'est une ligne urbaine intra-COBAN. La gestion de la ligne 601 quant à elle restera non plus de la compétence Département, mais de la compétence de la Région.

**Clarisse HOLIK, Le Betey plage boisée à sauvegarder** – Je reprends les paroles de Madame. Merci d'avoir parlé de la biodiversité parce que c'est très important. Et, malheureusement, à travers ce que vous dites, Mesdames et Messieurs, on voit la route, la route, et encore la route. Je pense que tous les efforts que nous avons faits pour participer, pour vous proposer des scénarios avantageant les transports en commun ne sont pris en compte, du moins dans vos paroles. J'aimerais donc que ce le soit vraiment dans la réalité. Nous avons fait de gros efforts pour proposer des scénarios de transport en commun. J'ai, moi, des suggestions très

pratiques à faire pour rejoindre M. PERRIÈRE qui veut s'inscrire dans la temporalité. On pourrait commencer tout de suite sur la ligne 610 par augmenter un peu la fréquence des bus, surtout le week-end parce que nous n'avons pas de bus le week-end, et diminuer la taille des bus. C'est quelque chose de très pratique de discuter avec les conducteurs qui vous disent que si on augmente la fréquence et que l'on diminue la taille des bus, c'est peut-être un vœu pieux, mais on va améliorer la fluidité de cette circulation. Du coup, les gens de Lège n'attendent pas leur bus pendant énormément de temps. C'était une suggestion, mais encore une fois, je regrette de vous entendre dire « la route, la route, la route ».

**Jean-Guy PERRIÈRE, Maire d'Arès** – Madame, c'est effectivement une proposition que j'ai faite. Alors, le problème, c'est que l'on est aussi dans un carcan administratif, il faut le savoir. Aujourd'hui, une Délégation de Service Public (DSP) jusqu'en janvier 2020 a été passée par le Département à la Région, et qui concerne un certain nombre de lignes et de trajets et un type de bus. Nous travaillons à la COBAN pour définir très précisément quel serait effectivement le nombre de rotations efficaces et le type de véhicules. Ce sera l'objet d'une DSP ou d'un marché, parce que nous ne nous sommes pas encore décidés, mais nous aurons la possibilité de modifier ce type de chose après le mois de juillet 2020.

**Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental** – Je ne peux pas vous laisser dire « la route, la route, la route ».. Nous venons d'évoquer depuis plus d'une heure et demie les autres usages que la route. À la fin, je ne sais plus que dire. Vous nous dites, Madame, « vous ne parlez que de la route ». Je ne sais plus comment exprimer les choses. Je ne suis pas le porte-parole de Jean-Guy PERRIÈRE, mais il vient d'évoquer, juste avant que vous n'interveniez pour dire qu'il y a une intensification des transports collectifs en réflexion. Donc, aujourd'hui, c'est bien ce qui a été pris en compte.

**Clarisse HOLIK, Le Bety, plage boisée à sauvegarder** – Oui, mais le service, il est sur la route.

**Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental** – Madame, les transports en commun, on ne peut pas les faire en l'air. C'est impossible. Se pose ensuite la question des déplacements doux : lorsque l'on dit qu'il faut accompagner dès aujourd'hui des travaux qui sécurisent les déplacements doux, vous voyez bien que nous ne parlons pas que de la route qui va venir dans cinq ans, il y a aussi une évolution des pratiques des uns et des autres. Je ne peux pas forcer des personnes à monter sur un vélo pour se déplacer à vélo. Par contre, en tant qu'élu, je pense qu'on peut avoir des actions pour faire en sorte que les gens soient incités à le faire et ensuite, qu'ils passent à l'acte.

**Anne-Laure FABRE-NADLER, Vice-Présidente du Conseil Départemental** – Deux éléments techniques sur la taille des bus. Quand j'étais Vice-Présidente en charge des mobilités avec les transports interurbains, avant la loi NOTRe, la taille des bus est le premier facteur sur lequel j'ai voulu jouer dans le cadre d'une DST et toujours pareil, avec un budget à maîtriser. Aussi, malheureusement, la taille du bus, petite ou grande, ne change pas le prix du

chauffeur. Le problème de la mobilisation d'un chauffeur, c'est 60 000 euros par an. C'est comme cela, c'est invariable. De la même manière que nous parlions tout à l'heure de l'intermodalité, je voulais faire monter les vélos dans les bus. Mais si vous acceptez que tous les vélos montent dans les bus, et bien, vous avez un problème de saturation des bus. Malheureusement, nous butons sur certaines questions et c'est là que nous devons trouver de nouvelles options sur les gares intermodales.

**Catherine VENDAT, habitante d'Arès** – J'ai assisté à plusieurs des réunions. Je voudrais que l'on me dise si les trois scénarios sont les seuls ou si l'on peut espérer un scénario 4. Parce que, d'après ce que j'ai entendu aujourd'hui auparavant, il est clair que ces scénarios laissent les gens sur leur faim sur différents aspects.

Second point, nous savons que lorsqu'on construit une route, on a plus de voitures et on ne réduit pas la circulation automobile. Cela est complètement prouvé sur le monde entier. Le fait de vouloir faire encore des routes, je ne suis pas du tout sûre de faire que déplacer le trafic et ne l'accroîtra pas. Je ne suis pas sûre qu'en construisant une nouvelle route, vous n'aurez pas en fait plus de véhicules.

À ce sujet, pour moi, le contournement existe, c'est par la D106, la D5 et la D1250 avec un seul véritable point noir, Marcheprime. Je pense que cela devrait être une priorité : réduire ce point noir de Marcheprime. J'ai l'impression que vous avez déjà un certain nombre d'études sur le sujet.

Dans l'immédiat, ce serait bien qu'on ait plus de trottoirs. Je fais beaucoup de marche à pied, et je suis en danger très souvent, y compris à Arès, Monsieur le Maire. Je vais au marché à pied avec mon caddie et à plusieurs reprises je suis sur la route parce que je n'ai pas le choix. Je me sens réellement en danger et je pense que ce ne serait pas très coûteux.

Et puis pour la solution ultime et l'avenir radieux, je voudrais qu'on n'oublie pas quand même que, au final, ce sont les contribuables qui paient, et je voudrais que tous les gens qui sont dans cette salle se rendent compte que ce sont eux qui paient au final. Que ce soit l'État, l'Europe, le Département, la commune ou la Région, ce sont toujours les mêmes poches : celles des contribuables. Qu'on ait donc un peu de raison dans ce que l'on veut envisager.

Finalement, un tout petit point concernant le domaine de Certes. Je voudrais revenir sur ce qui a été dit auparavant. J'ai été profondément choquée de voir que le vélo normal est effectivement interdit alors que les motos et mobylettes sont autorisées. Je veux bien croire à l'usage ancestral, Monsieur RENARD, mais l'usage ancestral, ce n'étaient sûrement pas les motos et les mobylettes puisqu'elles n'existaient pas à l'époque. Alors, qu'on revienne complètement dans le passé et qu'on leur demande de revenir à cheval ; cela dérangera beaucoup moins la faune. Et nous nous sentirons, nous, un petit peu mieux considérés et il y aura certainement moins de pollution, y compris dans Certes.

**Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental** – Vous n'avez pas dû entendre mon propos, puisque j'ai dit qu'alors qu'il y avait des pratiques ancestrales et qu'au nom de ces pratiques ancestrales, certains utilisent la mobylette et d'autres utilisent les 4x4. Vous voyez, quand je disais tout à l'heure que nous avons aussi des jeux de rôles. Comme je suis de



ce côté-ci de la table, par définition, je justifie des pratiques. Non. J'ai rappelé des contextes. Aujourd'hui, je vous rejoins, par rapport à cela. Au nom du fait que l'on a toujours fait comme cela, certains font différemment en impactant de manière plus négative. Et je comprends que des personnes qui se déplacent à vélo se disent que ce n'est pas normal que certains transportent leurs canards à mobylette, au risque de leur faire prendre une angine. Je vous comprends tout à fait, Madame, pas de problème.

**Benjamin VIRY, habitant d'Arès** – Clairement, je voudrais savoir si, suite à la concertation, dans les scénarios qui seront étudiés, il y aura un transport en commun en site propre qui pourrait emprunter l'ancienne voie de chemin de fer qui est aujourd'hui utilisée pour la piste cyclable et qui pourrait se faire en parallèle l'un de l'autre ?

**Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental** – Un premier point. Vous disiez Madame, un quatrième scénario. Il est évident qu'il y aura un quatrième, sinon, cela voudrait dire que la concertation n'aurait conduit à rien.

Par rapport à ce que vous évoquez, Monsieur, le Département n'a pas la compétence en matière de transports en commun. Une décision dans ce domaine est une décision qui correspond à une compétence exercée au niveau de la COBAN. Je me suis permis de dire l'autre jour — et puis Jean-Guy PERRIERE l'évoquera — que le fait de ne pas mettre en place un mode de transport aujourd'hui ne signifie pas qu'il n'aura pas son opérationnalité demain. Aujourd'hui, nous ne sommes pas en mesure de vous présenter une solution avec la création d'une infrastructure en site propre, ce qui ne veut pas dire qu'à terme, ce type de projet ne pourrait pas être intégré dans un schéma de mobilités sur lequel il n'y a pas qu'un opérateur. Il y a à minima à ce sujet deux opérateurs : la région Nouvelle Aquitaine et la COBAN qui prend la responsabilité dans ce domaine ; le Département par ailleurs s'occupe d'autres aspects des déplacements.

Donc, aujourd'hui, il s'agit de savoir comment nous répondons à des besoins d'aujourd'hui sans compromettre les possibilités pour demain.

Dans le dossier, les coûts d'investissement proposés concernent plusieurs maîtrises d'ouvrage. Je ne me permettrais donc pas au nom du Département de faire une proposition d'infrastructure pour les transports en commun qui relèvent de la COBAN.

**Alain LEDUC, Chef de projet du Département de la Gironde** – Par rapport à ce qui s'est dit lundi, concernant les transports en commun en site propre et une solution du type tram-train. L'expert a exposé que la question qui se posait pour ce territoire ne devrait pas porter sur « la » solution technique d'un TCSP, mais plutôt de savoir si ce territoire-là nécessite la mise en œuvre d'un transport en commun en site propre plutôt que d'un transport en commun amélioré.

D'autre part, si on parle de transport en commun en site propre, il y a plein de réponses possibles. Une réponse extrême en termes de capacité de transport, peut être une solution ferrée. Toutefois, avant d'en arriver à une solution ferrée, il y a plein d'autres réponses intermédiaires qui existent. Et comme le disait M. PERRIÈRE tout à l'heure, nous avons décidé

d'avancer par étapes et progressivement. Donc, les premières réponses qui semblent envisageables sont plutôt des réponses mixtes avec des aménagements ponctuels, partiels, favorisant la circulation des bus ou des navettes. Les plus connus, sont des aménagements au niveau des carrefours. Nous savons prioriser les bus dans les franchissements de carrefours et puis nous pouvons progressivement avancer en proposant des espaces dédiés ou des couloirs dédiés.

**André CLÉMENT, habitant d'Arès** – Je suis utilisateur de la ligne 601. J'ai la chance d'avoir une cheffe d'entreprise qui a tout compris parce que je suis en télétravail.

Pour moi, le vrai sujet de discussion, ce, n'est pas le projet de déplacements durables mais plutôt le projet de non-déplacements durables. Pourquoi on ne se pose pas la question de savoir : pourquoi les gens se déplacent ? Tout simplement. Vous avez une zone de migration et une heure de migration Bassin/Bordeaux et Bordeaux/Bassin qui a lieu tous les matins et tous les soirs. Moi, je suis au bord de cette magnifique voie qui mène au Cap-Ferret au bout, et tous les jours, en prenant le bus, on voit des tonnes et des tonnes de camions et de voitures qui vont vers le Bassin. Et dans l'autre sens, des tonnes et des tonnes de voitures qui vont vers Bordeaux. Là, c'est le Bassin-Nord. Le Bassin-Sud, vous connaissez très bien avec le SYBARVAL, Monsieur PERRIÈRE, avec tous les problèmes beaucoup plus importants dans le sud.

Alors, pourquoi les gens se déplacent-ils ? Premier point, parce qu'ici, sur le Bassin d'Arcachon, il n'y pas de secteur de travail ou très peu, ou alors c'est de la toute petite TPE qui n'emploie que très peu de personnes, à part le centre chirurgical ou cette très grande entreprise de Biganos. Il est intéressant de voir qu'un grand nombre de salariés du CMC Wallerstein arrivent de la région de Bordeaux, pendant que des infirmières, des secrétaires médicales et autres personnels soignants se déplacent tous les matins vers le CHU, Saint-Augustin et autres. Pourquoi, est-ce qu'à un moment — puisque vous avez répété plusieurs fois le mot « bonne politique », et je suis content de l'entendre parce qu'au moins, nous avons affaire à des gens intelligents, pas tous ceux que l'on voit à la télé ou à la radio tous les jours et qui nous abreuvent de choses inintéressantes, en tout cas, pas au plan local — dans ce Département, on ne songe pas plutôt à dire : plutôt que d'aller travailler sur le Bassin, est-ce que vous ne pouvez pas plutôt échanger vos personnels et les faire travailler ici, à Saint-Augustin ?

Dans le même temps, dans toutes nos communes, Andernos, Lège, Arès — je connais bien puisque j'y habite —, on a construit des lotissements. Dans ces lotissements, on a construit des zones d'habitations pour personnes un peu défavorisées. On va dire cela comme cela. Pourquoi nos jeunes du Bassin qui n'ont pas les moyens sont obligés d'aller habiter Le Temple, Le Porge, Mérignac pendant que tous les gens qui ne peuvent plus habiter à Mérignac, à Bouliac, etc..., viennent habiter à Andernos et à Arès — en particulier, mais pas que — et que tous les matins, ces gens-là qui n'avaient déjà pas les moyens de se déplacer et d'avoir un travail correct sont obligés de prendre leur voiture, de faire du covoiturage — ils n'ont pas trop le choix parce qu'ils n'ont pas trop les moyens ou de prendre le bus, parce qu'ils sont obligés d'aller travailler à Bordeaux, alors qu'on les a déplacés pour une question

de peut-être 50 euros d'APL. Cela leur coûte tous les mois 300, 400 ou 500 euros de déplacement.

Est-ce que cela n'amène pas plutôt à se dire : c'est du non-déplacement durable ? Alors, j'entends beaucoup de choses : le bus, la ligne 601 que je prends régulièrement... Cela fait trois ans que je la prends. En trois ans, le temps de trajet a augmenté de 25 minutes. Je rends hommage tous les matins et tous les soirs aux conducteurs de bus. Je ne sais pas comment ils font. La mise en place de la ligne 601 à Lège-Cap-Ferret coûte 45 minutes de trajet à vide. Pour moi, ce n'est pas un déplacement durable, c'est un déplacement qui ne sert à rien et qui nous coûte de l'argent comme l'a dit la dame.

Merci beaucoup en tout cas pour cette concertation.

**Anne-Laure FABRE-NADLER, Vice-Présidente du Conseil Départemental** – Nous avons débordé du cadre du projet. Nous sommes sur la compétence mobilité globale. Je vous invite à lire l'excellente contribution du Département sur les assises de la mobilité puisque, vous le savez, il y a une grande loi sur les mobilités en préparation au gouvernement et le Département justement fait une contribution qui va un peu au-delà de ses compétences puisque le sujet mobilité, vous venez de le montrer, est extrêmement transversal et il aborde tous les thèmes que vous venez de dire : le télétravail, la gestion de l'urbanisme — nous le savons effectivement que nous payons des erreurs du passé là-dessus —, tout ce qui est l'immobilité, qu'on l'écrive avec un « i » ou avec un « e » et tout ce qui va se gérer autour de cela...

Au Département, je demande même au Président de faire une expérimentation sur les horaires décalés que pratiquent déjà certains pays européens, pour faire effectivement que les gens qui n'ont pas d'enfants à aller chercher à 17 heures l'après-midi puissent venir à 21 heures s'ils en ont envie. Tout cela peut être abordé et effectivement, ce sont des grands sujets... Je vous invite aussi à aller lire la contribution du Département. Il y a aussi le gros sujet de la relocalisation de l'économie. Nous sommes d'accord qu'il y a aujourd'hui une confiscation de l'emploi par la métropole bordelaise qui pose un vrai souci d'aménagement du territoire.

**Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental** – Je crois que Monsieur évoque un vrai problème. Enfin, deux problèmes.

Le premier concerne le fait que des gens ont un métier et une compétence qu'ils pourraient exercer ici et qu'ils vont exercer au loin. Et là, qu'est-ce que le politique devrait organiser ? Est-ce que ce n'est pas d'abord une réflexion de société ? Là, je suis désolé de le dire, mais ce n'est pas moi qui vais dire à l'employeur : il ne faut pas prendre quelqu'un de loin parce que tu as quelqu'un à côté. C'est la logique même de l'entreprise qui devrait conduire à cela.

Une deuxième chose par rapport au logement. Je pense qu'en la matière, les programmes de logements dits « sociaux » concernent 75 % de la population. Cela concerne des gens qui gagnent jusqu'à deux SMIC par mois, ce ne sont pas que des gens qui ont des *minimas* sociaux. Aujourd'hui, c'est vrai que dans une politique de territoire, il y a nécessité d'avoir une approche pour faire que l'on puisse se loger à proximité.

Je suis un peu étonné que vous me disiez qu'il y a des logements sociaux construits ici pour recevoir des gens de Mérignac. Je crois que ce n'est pas ce profil-là que l'on rencontre. Il y a des gens qui travaillent sur Mérignac et qui choisissent de venir habiter ici. Malheureusement, c'est le problème que l'on rencontre dans les secteurs littoraux de forte attractivité touristique. Comment peut-on loger une partie de la population à proximité de son lieu d'emploi et qui n'a pas un salaire lui permettant d'assumer les loyers ? Aujourd'hui, je crois que les collectivités de ce territoire, comme d'autres territoires à forte pression touristique ou autre, ont une forte nécessité de solutionner des problèmes de ce type-là pour que le travail se rapproche des lieux d'habitation.

Le dernier point concerne le développement du très haut débit qui doit permettre que le lieu d'habitation puisse être mieux choisi pour exercer son métier.

**Jean-Guy PERRIÈRE, Maire d'Arès** – On n'oublie pas effectivement le télétravail et l'économie. Vu sous cet angle-là, dans le cadre de la COBAN, nous sommes en train de mettre en place un espace de *co-working* sur Lanton. Des espaces de *co-working* existent déjà sur Biganos ou Mios. Il y aura sans doute une pépinière d'entreprise ou un espace de *co-working* à Arès prochainement. Je veux conforter aussi les paroles d'Anne-Laure sur la Gironde d'une manière générale. Le Département travaille depuis maintenant quatre ans avec l'État sur ce que l'on appelle l'inter-SCoT girondin. Nous avons tous les mêmes problèmes : que vous veniez du Médoc, de Blaye, de Libourne ou de Langon, l'arrivée sur Bordeaux, c'est énorme. Nous avons donc travaillé pour essayer de dire : la Gironde est multipolaire, il faut effectivement que chaque pôle reste sur son secteur, ce qui n'est pas forcément facile, notamment si l'on habite sur le Bassin d'Arcachon où effectivement le foncier est très rare, y compris pour les zones d'activités. Nous sommes là effectivement sur la loi des marchés. C'est vrai que ce n'est pas simple.

## **V. LES PROCHAINES ÉTAPES**

**Renaud DUPUY, Directeur de Neorama** – Vous avez posé des questions sur les suites de la concertation. La Garante va établir son bilan dans un délai d'un mois qui sera transmis à la CNDP, et dans les deux mois suivants, le Département fera un rapport qui précisera la manière dont il l'intégrera les réponses aux interrogations ainsi que les suites qu'il donnera au projet.

## **VII. CONCLUSION**

**Jean-Guy PERRIÈRE, Maire d'Arès** – Juste un mot de conclusion. Un peu pour terminer sur une plaisanterie : si vous allez sur Biganos, ne dépassez pas le 80 ! (*Rires*)

**Anne-Laure FABRE-NADLER, Vice-Présidente du Conseil Départemental** – Le problème des mobilités est global en Gironde. Il n'y a pas un territoire où nous nous déplaçons avec Alain où l'on nous dise : « Tout va bien, ici, c'est formidable ! » Évidemment, je reviens sur ce

constat de la société du « tout voiture » et surtout cette boulimie du déplacement qu'elle a entraînée avec le fait que l'on ne réfléchit plus les déplacements. Alain le disait tout à l'heure, on prend sa voiture pour aller chercher le pain... Nous n'allons pas rationaliser les déplacements aujourd'hui. Nous sommes malheureusement tombés dans cette culture parce que c'est facile. Nous payons donc un peu ces erreurs du passé et un manque d'anticipation du boum qui allait arriver avec. Nous sommes donc là dans cette concertation pour préparer ensemble la société de demain, autour de tous les grands thèmes que nous avons évoqués ce soir : le covoiturage, les transports doux, les transports actifs, la relocalisation de l'économie, le télétravail. Tous ces sujets-là auront leur place dans les 30 années à venir et nous sommes vraiment là pour vous dire que nous ne partons pas d'une copie blanche ici, mais que tout n'est pas pour autant figé ce soir, que les avis sont les bienvenus et enrichir le projet comme il va mettre très longtemps à sortir de terre, parce que tous les projets mettent longtemps à sortir de terre, pour que, justement, dans 40 ans, nous ne le regrettions pas et que, écologiquement parlant, le serpent ne se morde la queue.

Le temps des travaux va demander un grand temps de réflexion, mettons-le à profit pour ne pas répéter les erreurs du passé. Et puis, surtout, ne nous enfermons pas dans des jeux de rôles, nous l'avons dit, prenons un petit peu de recul, si nous partons sur des affrontements idéologiques et partisans, nous n'avancerons pas. Ce sera stérile. Si chacun a un jeu de rôle à jouer ici, alors jamais personne n'avance. Moi, si j'arrive en disant « bonjour, d'habitude je suis anti-route et anti-urbanisation », alors je ne viens pas m'asseoir, je ne viens pas discuter parce que nous parlons mobilités ? Non, justement. Quand on parle route aujourd'hui, j'entends covoiturage, résolution du conflit des usages, zones de rencontres. Vous parliez de trottoirs... « Non, moi je suis pour l'abolition en centre-ville des trottoirs parce que je suis pour que les piétons et les vélo deviennent prioritaires. » Il y a des tas de solutions qui existent dans la mobilité de demain, nous ne devons surtout pas nous arrêter aux solutions passéistes.

Je finis sur cette note positive. Notre présence vaut engagement. Nous ne sommes pas tous d'accord autour de la table, c'est compliqué, c'est un sujet qui est difficile, mais notre présence vaut engagement. Elle vaut engagement d'essayer de réfléchir. Nous serons sanctionnés à la fin de notre mandat. Cela vaut donc engagement de venir vous dire : nous débattons avec vous, nous avançons avec vous pour résoudre ce problème à long terme.

**Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental** – Je vous dis merci.  
*(Applaudissements) - (La réunion publique de clôture est levée à 20 h 56)*