
 <p>PROJET DE DÉPLACEMENTS DURABLES DU NORD-BASSIN</p>	<p>Concertation préalable (14 mai au 30 juin 2018) Réunion publique de clôture <u>Salle des fêtes d'Audenge</u> (27 juin 2018)</p>	 <p>Gironde LE DÉPARTEMENT <i>gironde.fr</i></p>
--	--	--

Compte rendu de la réunion publique de clôture du 27 juin 2018 à la salle des fêtes d'Audenge

SOMMAIRE

I.	INTRODUCTION	2
II.	VOTRE PARTICIPATION À LA CONCERTATION PRÉALABLE.....	5
III.	VOS PROPOSITIONS D'AMÉLIORATION DES SCÉNARIOS	7
IV.	LES PROPOSITIONS SUR LESQUELLES LES MAÎTRES D'OUVRAGE VONT TRAVAILLER	9
VI.	ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS.....	13
V.	LES PROCHAINES ÉTAPES.....	26
VII.	CONCLUSION	26

(La réunion publique de clôture est ouverte à 18h35)

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Je vous remercie d'être venus aussi nombreux pour cette première réunion publique de clôture du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin. Une deuxième réunion aura lieu vendredi prochain à Arès.

I. INTRODUCTION

Nathalie LE YONDRE, Maire d'Audenge – Mesdames, Messieurs, je souhaiterais tout d'abord vous accueillir ici, à la salle des fêtes de la mairie pour une des deux réunions de clôture de ce temps de concertation.

Je souhaiterais accueillir les élus du Département, M. RENARD, le Vice-Président du Département ici présent qui prendra la parole après moi et qui porte ce projet avec le Président du Département. Nous le remercions d'avoir lancé et pris à bras-le-corps le sujet de la mobilité et des déplacements.

Je souhaiterais également remercier l'ensemble des personnels du Département ici présents ainsi que l'ensemble des maires du territoire. Nous avons essayé, autant que faire se peut avec nos agendas, d'être présents dans les temps forts de cette concertation :

- Le maire de Biganos, président de notre communauté d'agglomération, M. LAFON ici présent ;
- Le Vice-Président en charge des transports et de la mobilité, M. PERRIÈRE, maire d'Arès et conseiller départemental ;
- Mme LARRUE, maire de Lanton, conseillère départementale ;
- M. BAUDY, maire de Marcheprime et Vice-Président de la COBAN ;
- Et puis vous tous, Mesdames et Messieurs, les élus du conseil municipal qui sont ici présents, les élus des autres communes, les administrés d'Audenge et des autres collectivités soit l'ensemble des forces vives du territoire.

Vous êtes donc réunis ici pour un temps fort de cette première phase de la concertation sur ce sujet extrêmement important dont on parle beaucoup aujourd'hui sur ce territoire et ailleurs en France à travers les médias notamment sur et à proximité de l'agglomération bordelaise. Ce sujet est celui de la mobilité et des déplacements.

C'est un sujet majeur aujourd'hui. Tout le monde est appelé à se déplacer soit pour les besoins de la vie courante et quotidienne, quel que soit notre l'âge, soit pour des raisons professionnelles. C'est donc un sujet extrêmement important.

Plusieurs actions ont été menées sur ce territoire en matière de déplacements et de mobilité. Beaucoup de choses ont été faites, notamment par le Département qui avait la compétence des transports en commun et de la voirie départementale. La compétence transports en commun est désormais passée au Conseil Régional puis à notre communauté d'agglomération depuis le 1^{er} janvier 2018. Nous avons la chance d'avoir des voiries et des transports en commun. Nous avons les deux gares TER les plus fréquentées de la Nouvelle-Aquitaine, celle de la commune de Marcheprime et celle de la commune de Biganos, administrée par Bruno LAFON.

Nous avons également des pistes cyclables.

Nous avons donc la chance d'avoir des outils de mobilité sur ce territoire.

Nous sommes cependant conscients qu'il faut aller plus loin tous ensemble. Comme je le disais dans mes propos introductifs, nos besoins évoluent. Nous avons donc une volonté portée par l'ensemble des maîtres d'ouvrage ici représentés — le Département, la Région, la communauté d'agglomération, les communes — de continuer à améliorer les choses pour que nos habitants, les salariés de ce territoire, les jeunes ou les moins jeunes puissent continuer à se déplacer.

Bien entendu, il faut prévoir l'avenir. L'avenir se prépare maintenant et quand on parle d'infrastructures, nous savons qu'elles doivent s'étudier aujourd'hui pour pouvoir se réaliser à moyen ou long terme.

Le Département a pris à bras le corps ce sujet avec l'ensemble des intercommunalités et des communes de ce territoires. On nous a proposé il y a plusieurs mois, une méthode de travail pour réussir à travailler de façon globale sur la mobilité. Vous avez été consultés depuis plusieurs semaines voire, plusieurs mois. Vous avez pu vous exprimer à travers différents questionnaires et cela va vous être restitué. Nous en sommes à une première phase de concertation.

Aux habitants que j'ai pu croiser depuis de nombreuses semaines, j'ai annoncé à propos de ce sujet : venez en mairie, répondez aux questionnaires, venez dans les réunions, venez dans les ateliers de travail. Nous vous répondront. Vous pourrez poser des questions, faire part de vos inquiétudes et de vos remarques.

C'est important que la salle soit pleine ce soir et vraiment, je vous en remercie.

En ce qui concerne plus particulièrement notre commune d'Audenge, puisque nous sommes à Audenge ce soir, nous sommes également concernés par ce projet des mobilités et des déplacements. Vous êtes concernés parce que vous vous êtes intéressés au sujet et aux tracés, si tracé il doit y avoir demain, d'une future voie.

Vous nous avez fait part de vos inquiétudes, de vos questionnements et parfois de vos incompréhensions par rapport aux documents mis à disposition, sur le fameux scénario 2 et scénario 3 — le scénario 1 ayant été compris par tous.

Ces scénarios 2 et 3 prévoient entre autres, au delà des propositions faites sur les transports en commun et la mobilité douce, la création d'une infrastructure qui passerait :

- dans le scénario 2 par les pistes forestières 209 et 210 que vous et notamment les anciens de ce territoire, connaissez bien ;
- dans le scénario 3 par la création d'une nouvelle voirie sur un itinéraire à trouver.

J'ajouterai simplement deux choses par rapport à ce scénario 2 et je terminerai mon propos avec cela.

Premièrement, il est question, dans ce scénario, de réutiliser les pistes forestières 209 et 210 existantes. Pourquoi ne pas choisir cette option puisque la piste forestière qui a été construite, réalisée et revêtue après les grands incendies de 1949, part de Biganos et arrive jusqu'à Andernos.

Quand nous avons abordé ce sujet, j'ai indiqué que si jamais ce scénario était retenu, la voirie ne pouvait pas passer par le centre de notre quartier de Lubec. J'ai signalé qu'il faudrait que ce quartier de Lubec soit contourné et que l'on trouve un itinéraire entre le petit bourg d'Hougueyra et le petit bourg de Lubec — je vois à ce propos des habitants de ces deux secteurs qui sont dans la salle. La demande de la commune d'Audenge a été

exprimée de façon très claire et je continuerai bien entendu à l'exprimer.

Deuxièmement, si jamais un autre itinéraire devait être retenu, nous souhaitons que la RD5E5, c'est-à-dire la route départementale qui part du centre-ville et qui rejoint Hougueyra, Lubec et Pointe-Émile soit sécurisée, que nous puissions améliorer la traversée d'Hougueyra et la traversée de Lubec en continuant le travail que nous faisons avec le centre routier départemental du Bassin d'Arcachon depuis de nombreuses années pour sécuriser cet axe.

Je ne serai pas plus longue et je remercie encore une fois le Département de ce temps de concertation et de cette chance que nous avons tous ensemble — nous autres collectivités, habitants et ensemble des forces vives — de pouvoir parler de ce sujet des mobilités et des déplacements et de faire entendre notre voix.

Merci à toutes et tous.

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – Tout d'abord, Madame le Maire, merci de nous accueillir pour cette première réunion de restitution de la concertation préalable et j'insiste beaucoup sur cet aspect-là des choses. Ce soir, nous n'allons pas à vous indiquer quel sera le tracé retenu. Cela voudrait dire que la démarche est biaisée et cela signifierait que l'ensemble des réunions qui se sont tenues n'ont pas répondu à l'objectif tel qu'il avait été exprimé. Mais, cela veut donc dire que, ce soir, il vous sera restitué ce qui a été exprimé lors de ces nombreux ateliers qui se sont tenus au sein de ce territoire.

Il vous sera exprimé également de quelle façon un certain nombre de ces points seront étudiés mais aussi la temporalité qui sera mise en place par rapport aux enjeux qui ont été exprimés par nous-mêmes et par vous.

En effet, ce qui est également important dans la procédure - qui est une procédure voulue à l'heure actuelle par l'État mais qui est totalement assumée par le Département - c'est que nous puissions déboucher à terme sur un projet ne comportant pas uniquement la construction d'une voie mais également un plan de déplacement qui se base sur une évolution des pratiques individuelles mais également une évolution des outils mis à la disposition de la population pour se déplacer.

Mon propos ne sera pas très long en cette ouverture de réunion parce que le plus important est de pouvoir vous restituer ce qui a été dit.

Je souhaiterais saluer l'ensemble des élus qui sont ici à cette table car la réalisation d'un schéma de déplacement durable passe en effet par différentes compétences exercées, par les communes, la COBAN, le Département et la Région Nouvelle-Aquitaine.

Aujourd'hui, le but de cette réunion est de vous faire une restitution qui se place à la fin d'une démarche de concertation préalable et qui se poursuivra par l'élaboration d'un projet qui sera soumis à la grille des enquêtes publiques, des autorisations correspondant aux divers thèmes qui seront concernés : environnementaux et milieux naturels.

Nous sommes dans un contexte dans lequel nous aurons un mode de décision, un mode de détermination du projet qui sera lié à enquête publique et qui devra également répondre aux questionnements de la population, des associations mais aussi des citoyens, des élus sur les différents thèmes qui seront abordés. La réponse que nous devons élaborer devra prendre tout cela en considération et dire pourquoi telle ou telle option aura été retenue par rapport à telle ou telle autre option.

Voilà ce que je voulais vous dire, sachant que pendant les travaux, « la vente continue ». Cela signifie qu'avant qu'un projet d'infrastructure aboutisse d'ici quelques années, il y a au jour le jour des actes concrets qui peuvent être posés autour de la prise de compétence transport par la COBAN, autour des travaux qui sont conduits au sein de vos communes et intercommunalité et également au travers des documents d'urbanisme qui sont en cours d'élaboration.

Je salue ma collègue Mme FABRE-NADLER, en charge des mobilités au Département de la Gironde, qui a eu des problèmes de vélo ou autres pour arriver jusqu'ici.

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Je vais vous présenter l'ordre du jour de cette réunion de clôture. Ce n'est pas une réunion de bilan, la concertation n'est pas encore terminée. Elle se poursuit, et tout ce que vous allez pouvoir nous dire dans le temps d'échange qui est prévu aujourd'hui, viendra encore l'enrichir.

Nous allons d'abord vous proposer quelques chiffres concernant le déroulement de la concertation. Ensuite, dans un deuxième temps, nous reviendrons sur vos propositions d'amélioration. Enfin, nous examinerons avec les gens qui sont à la table, les propositions sur lesquelles les maîtres d'ouvrage vont travailler et de quelle manière. Pour terminer, je vous présenterai la suite de la concertation avant un temps d'échange d'environ 1 heure.

II. VOTRE PARTICIPATION À LA CONCERTATION PRÉALABLE

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Les chiffres clés de la concertation préalable.

Plus de 1 000 participants sont venus travailler dans les réunions, dans les temps d'échanges, dans les ateliers de travail. Ce chiffre ne prend pas en compte les participants d'aujourd'hui et ceux de vendredi soir que nous ajouterons bien entendu.

16 temps d'animation ont été tenus, environ 50 000 documents d'information ont été diffusés, 2 500 visites de la page internet dédiée au projet ont été recensées et plus de 1 600 réponses aux différents questionnaires sur les besoins en déplacements ont été enregistrées.

Pour ceux qui sont revenus aujourd'hui, sachez que nous vous donnerons le résultat de ces questionnaires. Vous voyez maintenant à l'écran les 16 temps de concertation, dont celui de ce soir à Audenge et la dernière réunion publique de clôture à Arès vendredi soir prochain.

Quant aux outils qui nous ont servi pour vous apporter de l'information, ce sont les suivants :

- Un affichage réglementaire,
- Des dossiers de concertation,
- Un certain nombre de conférences de presse. Les collectivités du territoire et le Département ont bien sûr relayé cette information dans leurs supports de communication.
- Une page était dédiée sur le site gironde.fr. Elle a été mise à jour régulièrement tout au long de la concertation. Vous pouviez y trouver six fiches détaillées sur le projet. C'est sur cette page qu'il y a eu 2 500 visites.

- Tout au long de la concertation — et ce depuis un mois et demi —, des rapports d'études ont été mis à votre disposition sur le site ainsi que des ressources documentaires complémentaires en fonction de vos questions comme des fiches thématiques et l'ensemble des comptes rendus des ateliers que vous pouvez toujours consulter en ligne. Je tiens à vous préciser que celui de la réunion de ce soir sera mis en ligne le plus vite possible.
- Les contributions des acteurs. En effet, certains acteurs ont contribué au projet en faisant des propositions qui sont à votre disposition sur le site.
- Des registres dans les mairies.
- Des questionnaires thématiques en direction des scolaires, des entreprises, des personnes âgées, des touristes ont été proposés au cours de ces temps de concertation.

À la date du 28 juin, c'est-à-dire hier soir, 60 contributions ont été faites via le site dédié gironde.fr ou via l'adresse Internet du projet (contact-pddnb@gironde.fr). Certaines ont été adressées directement à la Garante. D'autres sont arrivées par courrier.

Nous avons enregistré 1 600 réponses aux différents questionnaires.

Nous avons sélectionné dans vos propos un certain nombre de phrases pour illustrer les thématiques sur lesquelles nous allons discuter. Ce n'est pas exhaustif, le bilan le sera beaucoup plus mais, cela permet de donner des éléments d'ambiance ou des sujets de débat avant de passer à la présentation de vos propositions.

Sur le projet de déplacements durables et les scénarios, voici quelques phrases que vous pouvez lire en même temps que moi :

- « *On demande de passer moins de temps en voiture* ».
- « *On préfère peut-être avoir des choses qui arrivent plus rapidement même si elles ne sont pas tout à fait parfaites plutôt qu'une meilleure solution qui arrive demain* ».

Beaucoup de choses ont été dites sur les transports en commun, notamment dans vos propositions. Concernant le prix du transport, un certain nombre d'avis ont été formulés. Certains souhaiteraient que l'on ait pu présenter un scénario supplémentaire avec un tram. Beaucoup de discussions ont donc eu lieu autour de la question des transports en commun sur le territoire, notamment sur la présentation d'un scénario supplémentaire avec un tram.

- Les discussions ont également beaucoup porté sur les modes de déplacement actifs (vélo, marche), avec un souhait d'intensifier les moyens permettant de faciliter les modes actifs sur le territoire.
- Pour les déplacements routiers, une grande discussion a porté sur la RD3, l'axe qui traverse votre territoire et qui est jugé trop dangereux, chronophage et source de stress.
- En ce qui concerne l'environnement voici quelques dires d'acteurs : « *On respire mal à cause de la pollution de la voiture. Créer une nouvelle route est un choix de pollution.* » Cela a été affirmé et répété à plusieurs reprises ; ou encore « *Dans l'esprit de la COP 21, le projet doit répondre aux besoins et particularités du territoire sur une vision qui dépasse le court terme* ».
- En ce qui concerne l'aménagement du territoire et l'évolution démographique,

nous avons notamment entendu : « *Je suis surpris de retrouver une solution du passé avec le scénario 2 qui engendrera un étalement urbain de plus en plus important, car plus on éloignera la route, plus elle sera une limite d'urbanisation.* »

Nous avons eu également toute une série de questions sur l'urbanisation et sur la question de la limitation de l'urbanisation.

- En ce qui concerne l'organisation de la concertation et de l'accès à l'information, nous avons entendu notamment : « *On a beaucoup d'éléments très récents et on n'a pas les documents plus anciens.* » Nous avons en effet mis à disposition des documents très récents et on nous a dit, sûrement à juste raison, qu'il aurait fallu mettre des études plus anciennes...

Je vais passer rapidement au bilan de la participation aux questionnaires.

Parmi les 1 607 personnes qui ont répondu aux questionnaires, vous avez du grand public (880), des lycéens (138), des collégiens (173). Nous avons fait des ateliers de concertation dans un lycée et dans un collège afin de faire participer les plus jeunes à la réflexion. Nous avons également été à la rencontre des personnes âgées à Mios. À la date du 26 juin, 880 questionnaires ont été renseignés. 60 % des répondants qualifient les conditions de déplacement sur le territoire « mauvaises » ou « très mauvaises ». C'est un élément qui justifie la démarche engagée aujourd'hui.

En ce qui concerne l'évaluation des conditions de déplacement (1 = très mauvaise à 10 = très bonne), vous vous apercevez en regardant ces éléments que sur le transport en commun, la marche à pied et le vélo, peu de sujets recueillent l'adhésion des usagers du territoire hormis les déplacements à pied et à vélo.

Nous avons fait la synthèse des questionnaires en ligne. 90 % des personnes qui ont répondu, pensent qu'il est pertinent de délester la RD3 d'une partie de son trafic. Je vous rappelle que nous ne sommes pas là pour choisir un scénario. Ce soir, en sortant, nous n'auront pas choisi un scénario. Ce n'est pas l'objet de la réunion mais il est intéressant de voir la préférence entre les scénarios. Entre le scénario 2 et le scénario 3, les choses sont relativement équilibrées. En revanche, le scénario 1 semble être celui qui recueille le moins de suffrages. Ce n'est en tout cas pas une statistique qui va guider le choix, ces informations visent à vous donner des éléments de ce que vous avez bien voulu mentionner à travers les questionnaires.

III. VOS PROPOSITIONS D'AMÉLIORATION DES SCÉNARIOS

Renald DUPUY, Directeur de Neorama – Je vais passer maintenant à la partie la plus intéressante qui concerne vos propositions d'amélioration. C'est la partie la plus complète et nous avons essayé d'être exhaustifs. Nous n'avons peut-être pas encore tout traité à ce stade. Cela concerne vos propositions d'amélioration. Nous avons classé ces propositions par thème.

En ce qui concerne les transports en commun, les propositions générales faites concernent le respect des objectifs généraux tels que la réduction des temps de transport, la réduction des coûts, l'accessibilité.

Il a été également proposé :

- La mise en œuvre de navettes ou de minibus de type Baïa ;
- Le développement de voies en site propre notamment les pistes cyclables dédiées aux transports en commun (type bus, bus à haut niveau de service, tram-train, etc) ;
- La mise en place d'une desserte efficace de tous les territoires : centres de vie, quartiers, hameaux, gare de Marcheprime ;
- La création d'équipements de service adaptés dans les pôles d'échanges ;
- Le développement de nouvelles offres de transport en commun, notamment les liaisons maritimes.

Ces éléments font partie de l'ensemble des propositions qui ont été faites dans le cadre de nos échanges sur les transports en commun. Une synthèse vous a été remise à votre arrivée. Elle reprend de manière détaillée l'ensemble des propositions.

Vos propositions en matière d'amélioration des modes actifs et de la vie locale. Nous avons « re-listé » un certain nombre de propositions :

- L'apaisement efficace de la circulation sur la RD3 et notamment de tous les centres de vie.
- Une RD3 réservée exclusivement aux transports en commun — c'est une proposition qui est revenue plusieurs fois.
- La continuité des itinéraires cyclables et du développement de pistes cyclables en site propre (nouvelles liaisons et continuité). Le mode actif a été le sujet dont vous avez beaucoup discuté et cela se traduit ici par des propositions relativement nombreuses.
- La prise en compte de l'accessibilité des pistes cyclables (raccordements, signalétique, éclairage notamment dans les zones urbaines).
- Des offres de service et aménagements adaptés à tous les publics, notamment sur les pistes cyclables (jeunes, étudiants, personnes handicapées, personnes âgées). Il s'agit là à la fois de l'infrastructure et des conditions d'accès.

Vos propositions en matière de déplacements motorisés :

- Création de liaisons complémentaires entre la RD1250 et l'A660, entre Arès et Andernos et le contournement de Lège-Cap-Ferret. Ce sont également des propositions qui sont ressorties de la concertation.
- Suppression de liaisons inutiles. Le contournement de Blagon a été jugé inutile.
- Mise en place d'équipements complémentaires (murs anti-bruit, mise en place d'un réseau de fibre optique). Cela n'a pas de lien direct avec le projet mais profiter des travaux pour desservir le territoire avec une armature numérique suffisante est intéressant.
- Développement des solutions de covoiturage.
- Rendre payante l'entrée sur la presqu'île du Cap-Ferret. Je vous laisse juger. Cela fait partie des propositions.
- Vigilance à l'intégration du projet dans son environnement naturel et urbain. Nous avons eu des attentes particulières plus générales dans le cadre de la concertation, Mme le Maire l'a rappelé. Dans les ateliers, des habitants du lotissement de Mouchon ou de Lubec sont venus attirer notre attention sur le fait qu'il faudrait respecter ce territoire.
- Adapter l'aménagement de l'espace public aux nouveaux modes de déplacement.

C'est une discussion que nous avons eue de manière assez régulière, à savoir tenir compte de nouveaux modes de déplacement actifs existants ou futurs. Le vélo électrique existe déjà et d'autres modes pourraient venir se rajouter demain.

- Maîtriser l'urbanisation. Cette discussion est revenue de manière très régulière.
- Préserver les milieux naturels. C'est une préoccupation extrêmement forte et renouvelée à de nombreuses reprises de la part notamment des associations de protection de l'environnement qui ont été associées à cette réflexion, quel que soit le projet ou les projets retenus.

Vous avez vu le nombre de comptes rendus. Ils sont nombreux et leurs contenus sont beaucoup plus détaillés. Nous avons simplement fait une synthèse pour vous dire ce qui avait été dit. Vous aurez bien évidemment accès à des éléments plus détaillés dans le bilan de la concertation.

IV. LES PROPOSITIONS SUR LESQUELLES LES MAÎTRES D'OUVRAGE VONT TRAVAILLER

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Je vais maintenant me tourner vers les maîtres d'ouvrage, les communes, la COBAN et le Département qui ont animé cette concertation pour qu'ils vous fassent part des propositions sur lesquelles ils vont travailler. Il n'y a pas de réponse aujourd'hui mais ils vont vous faire part des propositions sur lesquelles ils ont décidé de travailler. Nous les avons classées par mode de transport.

Pour les transports collectifs, ce qui fait consensus : « *Améliorer l'attractivité de l'offre, la fréquence, les dessertes, la rapidité, le confort, l'accessibilité.* » les participants se sont entendus sur ces éléments-là. Ce qui est plus compliqué et ce sur quoi nous ne sommes pas forcément d'accord aujourd'hui, c'est la question du « comment » : bus, navettes, TCSP, tracé, lieux desservis, temporalité et mise en œuvre.

Un atelier spécifique a eu lieu lundi soir à ce sujet. Il a été particulièrement « vivant ». Un expert avait été retenu pour participer à ces débats. Sur les transports en commun, je vous ai reporté sa conclusion que je vais vous lire : « *Le succès d'un transport collectif repose sur une bonne définition du besoin puis sur l'adéquation de la réponse au besoin en intégrant les critères prix, qualité et performance.* » Bien évidemment, c'est « M. De La Palice », mais je pense qu'il était intéressant de le rappeler. Sur ce premier point, je vais me retourner vers les maîtres d'ouvrage pour poser la question du « comment ». Comment allez-vous travailler sur la suite de cette concertation ? Quelles réponses à cette question-là, sachant que nous avons un consensus sur l'amélioration ? Monsieur PERRIÈRE, vous avez la parole.

Jean-Guy PERRIÈRE, Vice-Président de la COBAN – Je réponds effectivement en tant que Vice-Président de la COBAN chargé des transports, cette nouvelle compétence que nous avons prise au 1^{er} janvier 2018.

J'allais dire : « nous avons déjà travaillé ». Nous allons donc continuer à travailler. Il faut bien et Nathalie l'a dit d'entrée, rappeler que l'on ne part pas de rien. Il y a déjà quand même sur ce territoire des transports en commun qui existent, qui ne sont pas suffisamment opérationnels sans doute — c'est ce qui ressort — mais quand je parcourais

tout à l'heure le recueil des attentes qui ressortent des questionnaires que vous avez pu porter, je me rendais compte que nous avons déjà travaillé de manière importante. Par exemple sur le covoiturage, avec le Conseil Départemental. Je crois que nous sommes d'ailleurs un des secteurs de la Gironde où il y a le plus d'aires de covoiturage. Je dis d'ailleurs avec fierté que nous allons avoir l'aire de covoiturage la plus importante de la Gironde, sinon de l'Aquitaine. C'est donc un sujet que nous avons déjà travaillé.

Nous avons travaillé sur un schéma des mobilités et des modes doux que nous avons adopté en conseil syndical de la COBAN en février 2018. Cela veut dire que ce n'est pas quelque chose qui a été fait en catimini par des élus, c'est quelque chose qui a été voté, accepté et qui sera petit à petit mis en place.

Nous travaillons depuis un certain nombre d'années sur les pistes cyclables. Nous avons des budgets pour ceux qui peuvent s'y intéresser parce qu'il faut aussi que les citoyens s'intéressent à tout ce qui se passe, qu'ils ne restent pas pendant huit jours ou pendant deux mois de concertation sur un grand sujet sans aller chercher ce qui a déjà été fait et ce qui est en train de se faire.

Nous travaillons donc sur les pistes cyclables. Nous avons programmé et budgété des réalisations de pistes cyclables avec l'acquisition de terrains notamment pour la liaison Marcheprime/Biganos. La COBAN s'est également engagée à prendre en charge la réalisation de pistes cyclables de compétence intercommunale ou de valeur intercommunale. Chacun dans nos communes, nous en avons défini quelques-unes. Il s'agit souvent de pistes cyclables permettant de terminer des tronçons tout comme nouvelles pistes cyclables. Ce travail n'est donc pas fini, il est en cours.

La compétence « transports » proprement dite nous est arrivée le 1^{er} janvier 2018. Si vous vous intéressez un peu à ce qui passe en matière de décentralisation, la loi NOTRe a transféré la compétence transports du Département à la Région au 1^{er} janvier 2017, mais elle n'a été effective qu'au 1^{er} septembre 2017 et passe au 1^{er} janvier 2018 à la communauté d'agglomération.

Nous sommes donc en pleine discussion avec la Région, qui est un partenaire excessivement important dans ce domaine et nous allons continuer.

Ce que je veux dire, c'est qu'il faut bien être conscient que tout ce qu'on va faire a un coût et que nous ne pouvons pas dès le cinquième mois, et après le premier budget, finalement, mettre en place des choses qu'on ne pourrait pas tenir. Je crois qu'il faut rester dans le pragmatisme et dans la réalité des choses.

Vous avez sur les schémas qui vous ont été présentés des navettes. Des rotations pourront être faites le long de la RD3, des navettes pourraient être mises en place avec la voie de contournement si elle était faite. Cela ne se fera pas du jour au lendemain, il y a des modalités temporaires dans ce domaine. D'ailleurs, cette voie ne sera pas faite demain matin. Nous avons donc le temps de réfléchir.

Ce que je veux affirmer, c'est que le sujet des déplacements, des transports et des infrastructures — c'est-à-dire la mobilité aujourd'hui qui regroupe ces trois domaines —, nous l'avons prise en main à la COBAN et nous l'avons prise en synergie avec le Conseil Départemental. C'est cette synergie-là qui pourra faire que, nous arriverons à des solutions pour notre génération et des solutions pour ceux qui nous suivront après.

Je suis peut-être un peu long, mais je sais aussi qu'il y a des remarques concernant l'urbanisme — « il y a trop d'urbanisation ». C'est un sujet important, nous en sommes

conscients, nous, les élus, et nous sommes réalistes.

Il y avait un SCoT qui prévoyait des limites à cette urbanisation, des limites qui étaient fixées pour les 30 ans à venir. Ce SCoT a été annulé.

Il est clair et ce n'est pas un secret, que le SCoT sera repris par les élus. À nous, les élus, de fixer les limites de l'urbanisation pour les 30 ou 40 ans à venir et de prendre en compte ce qui est effectivement demandé par les citoyens qui habitent aujourd'hui notre secteur. Il faut toutefois aussi penser à ceux qui veulent venir sur le secteur en les accueillant et en leur offrant la possibilité de travailler.

Ce que je veux dire, c'est que ce n'est pas une action ponctuelle qui est menée par la communauté d'agglomération. Vous avez également vu des aménagements apaisants réalisés dans chaque commune aujourd'hui et qui démontrent déjà une implication forte. C'est donc une action globale des diverses autorités organisatrices de la mobilité.

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Merci. En ce qui concerne les modes actifs, ce qui fait consensus, c'est l'apaisement de la RD3 en faveur de la vie locale et des modes actifs.

La sécurisation des cheminements, vous en avez parlé. Madame le Maire, vous pouvez peut-être nous dire comment vous voyez pour ce territoire l'amélioration des conditions de déplacement des modes actifs ? Allez-vous l'étudier parce qu'il est vrai que nous en sommes encore au stade de l'étude ?

Nathalie LE YONDRE, Maire d'Audenge.- Pour l'apaisement de la route départementale n° 3 qui passe devant la mairie, M. PERRIÈRE vient d'en parler. À Audenge et dans les autres communes, nous avons la volonté depuis des années d'apaiser la circulation et de sécuriser les axes routiers, chacun dans notre champ de compétence. Une compétence qui appartient à la commune en milieu urbain et au Département quand il s'agit d'une route départementale en dehors des agglomérations. Depuis des années, nous travaillons à Audenge et dans les autres communes pour sécuriser, apaiser, faire des cheminements piétons ou encore faire des pistes cyclables.

À Audenge, nous venons de terminer d'importants aménagements sur toute une portion de route avec la création d'un nouveau rond-point. Nous avons créé il y a quelques temps un rond-point du côté de Lanton, un autre rond-point il y a 10 ans au centre-ville.

C'est une volonté d'apaiser la circulation mais aussi de la sécuriser pour tous les modes de déplacement.

Notre volonté de travailler sur tous les modes de déplacement et d'apaiser cette RD3 en y maintenant une circulation est réelle.

Il y a peu de commerçants et d'entreprises dans cette salle en raison des horaires de réunion. Les entreprises y participent néanmoins. Il faut penser que notre territoire, c'est de l'emploi, ce sont des services à la population et nous avons un axe important qui ceinture le Bassin d'Arcachon qui traverse tous nos bourgs. Nos bourgs se sont structurés depuis très longtemps autour de ces cheminements, de ces axes. Nous n'avons rien inventé. Là où les personnes se déplaçaient, les bourgs se sont structurés. Nous tenons donc bien sûr à ces déplacements, mais il faut aujourd'hui les penser, les organiser, les structurer. C'est ce que nous souhaitons continuer à faire.

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Merci. Le troisième thème est celui du déplacement routier. Voici les éléments qui font consensus :

- apaiser la RD3 et les centres-bourgs ;
- améliorer les conditions d'intervention de secours — nous avons eu beaucoup d'interventions dans ce domaine-là ;
- limiter la place de la voiture en fonction des autres modes de déplacement ;
- favoriser le covoiturage.

Je vais maintenant demander au Département de répondre à la question « comment ? » : Une nouvelle voie de contournement ou non ? Tracé ? Impact ? Positionnement ? À l'issue de cette concertation, quels éléments vous ont été apportés pour continuer les études ?

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – le premier élément que nous avons déjà présenté, c'est la question de la fonctionnalité, de la hiérarchisation des usages.

La route départementale n°3 qui traverse tous ces bourgs a été conçue à un moment donné où il y avait, je pense, beaucoup moins de véhicules. Les véhicules n'étaient pas ceux qui sont utilisés aujourd'hui.

Progressivement, cette RD3 est devenue un peu un axe multi-usages sur lequel il y a à la fois un transit nord/sud important — et j'y reviendrai tout à l'heure — lié aux activités forestières notamment et à la transformation du bois, une circulation d'un point à l'autre du Bassin d'Arcachon et également une utilisation pour des petits déplacements comme pour aller acheter son pain 500 mètres plus loin. Par rapport à toutes ces fonctionnalités, il s'agit de savoir comment nous allons traiter ces différents usages.

Dans les trois hypothèses, nous regarderons comment répondre à ces enjeux à travers un aménagement de cette RD3.

Cela veut dire que nous allons étudier à la fois une nouvelle voie et l'absence de nouvelle voie. C'est une hypothèse mais nous irons jusqu'au bout de cette hypothèse-là.

Le deuxième élément est que nous étudierons les tracés potentiels en incluant un certain nombre d'observations qui ont pu être faites par rapport à des évitements de zones urbanisées.

Nous examinerons également précisément les impacts par rapport à l'environnement. Je le disais tout à l'heure, ils seront examinés par rapport aux zones humides, aux activités économiques mais aussi par rapport au paysage. Ce travail-là doit être fait.

Je me permets de faire observer que cette démarche sera faite à la fois à travers des études spécifiques, mais également en associant les habitants et les acteurs du territoire.

Je ferai remarquer à ce sujet que nous avons de manière très volontariste et pragmatique ouvert la pré-concertation à tous les acteurs environnementaux du territoire qui souhaitaient y participer. Nous continuerons donc dans cette direction.

Nous prendrons également en considération des outils de navigation tels que le GPS.

Avant, dans une commune, on mettait une signalisation pour orienter les flux sur des voies adaptées. Aujourd'hui, vous trouvez parfois sur les pistes forestières des camions hollandais qui ont voulu passer par là parce que le GPS leur indique qu'il y a un passage.

Dernier point de mon intervention concerne le Schéma Régional des mobilités établi par le Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine qui propose cet axe comme un axe d'intérêt

départemental, qui relie la pointe du Médoc où arrivent notamment les bacs en Gironde à la frontière espagnole. Cela signifie que dans la réflexion nous devons également intégrer cette fonctionnalité là.

Enfin, un certain nombre de réflexions sur la connexion routière de ce territoire me sont remonté notamment des mairies de Lège et de Mios.

Nous adaptons donc le dossier pour tenir compte d'un certain nombre d'observations qui ont pu être faites.

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Merci. Très vite pour terminer et avant de vous donner la parole, d'autres thèmes ont été abordés :

- « *Associer les acteurs de l'environnement* » : je pense que nous y avons déjà répondu.
- « *Maîtriser l'urbanisation* » : nous pourrons toujours revenir dessus même si M. PERRIÈRE y a déjà répondu.
- « *Les liaisons maritimes du Bassin d'Arcachon nord/sud* » : est-ce une bonne solution ? Cela s'étudie-t-il ?

VI. ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Voici donc les éléments qui permettront de poursuivre les études. La présentation a duré environ une heure. Vous avez la parole pour à peu près le même temps pour des questions ou avis. Qui commence ?

Schérazade AYARD, habitante d'Audenge – Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs. Je m'appelle Mme AYARD. Cela fait plus de 60 ans que je suis sur le bassin d'Arcachon et je ne peux que voir le transport en commun qui se détériore. Nous sommes saturés par l'urbanisation. Nous n'en pouvons plus ! Nous avons deux lignes, la ligne 601 et la ligne 610 TransGironde que je prends régulièrement sur lesquelles il y a des défaillances bien que les chauffeurs fassent leur maximum. J'ai écrit au Conseil Départemental, on m'a répondu de m'adresser au Conseil Régional. J'ai écrit à M. ROUSSET pour lui dire d'intervenir afin que l'amélioration soit faite pour ce réseau ; je n'ai toujours pas de réponse. Il suffit juste d'améliorer ce réseau. Avant, nous avions des bus toutes les deux heures. Le dimanche, nous n'avons rien pour Audenge. Il y a tellement de chose à faire... Merci beaucoup.

Jean-Guy PERRIÈRE, Vice-Président de la COBAN – Je veux bien essayer d'apporter une réponse, nous en faisons également le constat. Je pense qu'il faut distinguer les deux lignes. La ligne 601 qui dessert Bordeaux-Lège-Cap-Ferret / Andernos est une ligne qui, aujourd'hui, est la ligne la plus fréquentée de la Gironde et le Conseil Départemental, lorsqu'il avait la compétence, a multiplié par sept, par huit, puis par dix, le nombre de rotations. Sincèrement, aujourd'hui, j'ai pris le temps de regarder les horaires, et j'ai vu que dans la matinée, à partir à 6 heures, il y a pratiquement des bus tous les quarts d'heure en direction de Bordeaux. *Idem* pour le retour le soir.

Schérazade AYARD, habitante d’Audenge – Pour Audenge, s'il vous plaît.

Jean-Guy PERRIÈRE, Vice-Président de la COBAN – Attendez, je parle de la 601. Cette ligne, dans la compétence que nous avons prise, restera quand même sous la compétence Région. Elle fonctionne bien, sauf que si vous allez à Bordeaux tous les jours, vous allez constater comme moi qu'elle est très rapide jusqu'à Saint-Jean d'Illac et qu'à partir de là, on met un temps fou pour finir d'arriver à sa destination. La ligne 610 qui, elle, est une ligne est/ouest, Mios-Lège, n'est pas fonctionnelle. Nous en faisons le constat à la COBAN. Elle n'est pas fonctionnelle d'abord parce qu'il y a très peu de rotations, et ensuite parce que les horaires de correspondance ne sont pas bons. Toutefois, c'est un sujet que l'on peut étudier. J'ai dit tout à l'heure que, nous COBAN, puisque nous avons cette compétence, nous voulions être pragmatiques et réalistes. Cela veut dire que sur cette ligne-là, peut-être sans modifier autre chose, il est nécessaire peut-être d'étudier une mise en place de *turn over* beaucoup plus importants. Le trajet est ce qu'il est. C'est la réflexion qui est lancée pour essayer d'améliorer le temps de trajet en transport en commun. En revanche, en tant que Vice-Président chargé des transports à la COBAN, nous proposerons de l'étudier effectivement, puisque c'est de notre compétence. Cela peut se faire très vite.

Nous serons amenés à relancer très vite les marchés qui ont été passés par le Département, repris par la Région et qui arriveront à échéance en 2020. C'est une Délégation de Service Public, nous serons donc obligés de les remettre en question, et pour le faire, c'est à nous de définir ce que l'on veut, et notamment — parce que j'y crois beaucoup — à multiplier de manière très forte les rotations des bus sur cette ligne. Des coûts sont imaginés et ils sont à mon avis très supportables pour le résultat escompté. Là, je crois qu'un travail doit être fait et nous avons entrepris de le faire.

Schérazade AYARD, habitante d’Audenge – Merci.

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Un complément ?

Anne-Laure FABRE-NADLER, Vice-Présidente du Conseil Départemental – Bonsoir. Je vais juste vous répondre sur les lignes de bus qui étaient à l'époque de la compétence du Département et j'en étais responsable jusqu'en janvier 2017. Il faut savoir que le Conseil Départemental a remis à plat son système de bus en 2012 — ce n'est pas si vieux que cela, c'est quelque chose d'assez récent même — et il a fait le pari fou non seulement de la tarification unique — et c'est quelque chose qu'on admire un peu partout ailleurs en France, parce que c'était quelque chose d'assez audacieux — mais aussi d'abonder énormément certaines lignes.

Des lignes ont rencontré un succès fou comme la 601. La 601 a vu multipliée par trois sa fréquentation. À chaque exercice budgétaire, nous avons dû faire face à une mise à niveau de cette ligne et au lieu de faire face à des gens contents, nous faisons face à des gens qui nous disaient : « Il n'y en a pas assez, il n'y en a pas assez. » Cette ligne est devenue très importante en Gironde, très structurante.

Pour répondre à ce que disait M. Jean-Guy PERRIÈRE, elle a été tellement structurante qu'on met en place une voie réservée à partir de Saint-Jean-d'Illac pour justement

favoriser sa circulation parce qu'on se rend compte aujourd'hui à quel point les Girondins aiment cette ligne et à quel point elle dessert un territoire qui en a besoin, de Lège-Cap-Ferret jusqu'à Bordeaux.

Évidemment, il y a des lignes plus petites qui, elles, ont encore besoin d'être améliorées aujourd'hui. L'ensemble des lignes vont être revues par la Région puisqu'elles seront re-conventionnées. Un système de transport en commun s'améliore évidemment au quotidien. Ensuite, on abonde les lignes qui saturent en priorité, et enfin, on essaie d'ajuster au mieux les autres lignes en fonction de tous les critères.

Il est évidemment question de respecter les critères d'urbanisation. C'est pour cela que c'est très bien que nous soyons ici tous ensemble pour travailler parce qu'une ligne en commun fonctionnera évidemment mieux quand nous serons tous autour de la table. Tout cela est en train d'être à nouveau remis à plat par la Région.

Soyez conscients que c'est un long travail de mettre en place un gros réseau de transports en commun comme l'a été TransGironde.

Je suis obligée de vous dire que sur la 601, les efforts budgétaires qui ont été faits étaient notamment les premiers de Gironde. Aujourd'hui, c'est la ligne qui a été la plus abondée ces six dernières années en Gironde.

Christophe ALLARD, habitant d'Audenge – Bonjour, Mesdames et Messieurs. Je m'appelle Christophe ALLARD. Je suis l'heureux propriétaire d'une forêt qui commence au domaine de Certes sur le bord de la route dont vous parlez, la RD3, et qui se termine le long de la piste 209 — en tous les cas pour la partie que je loue. Je suis donc assez concerné évidemment par vos projets. Je suis d'ailleurs accompagné par le président de l'association cynégétique qui loue cette forêt, M. DECIS qui est à côté de moi. Je suis tout à fait conscient de ce qu'est le Bassin d'Arcachon et des difficultés de circulation qu'il y a sur le Bassin d'Arcachon. Moi-même étant de l'autre côté, je vois bien de quoi on parle, et j'imagine que votre tâche est ardue. Ceci étant, quand on voit le document que vous avez préparé, c'est dommage qu'il n'y ait pas un plan qui soit là, affiché sur les différentes options, mais j'ai vu que vous preniez un soin tout particulier à éviter de parler de ces différentes options...

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – Nous en avons parlé pendant quelques mois, n'est-ce pas, Monsieur ? Nous les avons distribués, Monsieur.

(Un plan apparaît à l'écran)

Christophe ALLARD, habitant d'Audenge – Le fait de dire dans la même phrase que le premier souci est de respecter ce que demandent les associations d'environnement, ou que peuvent demander par ailleurs les associations de chasseurs ou les forestiers, parce que leurs préoccupations se rejoignent et de prendre l'avis de tout le monde... Moi, j'ai rencontré deux personnes il y a quatre ans, très agréables et sympathiques d'ailleurs, qui étaient sur ma propriété sans m'avoir prévenu. Depuis, je n'ai jamais reçu un courrier de qui que ce soit. Nous les avons donc invités à revenir nous voir, nous leur avons offert un verre, nous avons discuté et ils nous ont dit que tout cela, c'était dans un projet très lointain. Depuis, *blackout*. Quand on respecte tout le monde, les forestiers,

l'environnement, les chasseurs, etc., on ne doit pas faire le projet 3. On ne doit même pas l'écrire.

Un participant – Absolument !

Christophe ALLARD, habitant d'Audenge – Je crois honnêtement qu'il y a une évidence, il y a une piste qui existe. Cette piste est suffisamment loin et à la fois suffisamment près. Suffisamment près pour que les riverains puissent la rejoindre facilement et suffisamment loin pour laisser un espace forestier et agricole. Parce qu'il y a aussi de l'agriculture. M. LEROUX exploite les grands ronds de Maïs. Il est d'ailleurs en train de faire un méthaniseur qui passe chez moi pour ce qui est de la desserte de gaz, et la solution 3 passe juste au-dessus du gaz. Ce n'est donc pas forcément terrible.

Je pense donc qu'on ne peut pas prévoir le scénario 3 quand on se soucie de l'environnement. C'est compliqué. Deuxième chose : vous savez que les forestiers sont préoccupés par un truc qui s'appelle « l'incendie » et la DFCI également.

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – Oui, nous allons justement en parler.

Christophe ALLARD, habitant d'Audenge – Quand il y a une route, les risques d'incendie ne sont pas diminués parce que l'accès est plus facile comme il est dit, ils sont augmentés. Il n'y a qu'à voir à Lacanau. Quand je vais dans le Médoc, je vois bien tous les jours qu'il ne faut pas jeter ses mégots par la fenêtre. On ne maîtrise pas les Hollandais, les Anglais, les Français incivils... On ne maîtrise pas tout le monde, d'ailleurs.

(Brouhaha)

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Nous allons terminer...

Christophe ALLARD, habitant d'Audenge – Je ne viens pas souvent, alors j'en profite... Juste pour terminer, un, je pense que c'est extrêmement, extrêmement difficile à prévoir. Deux, je serais ravi qu'un jour, on me demande si j'ai un avis sur la question et qu'on le demande également aux associations qui sont chez moi. Cela représente quand même un bout du territoire non négligeable avec des étangs, avec des jalles qui sont dans le scénario 3 à leur partie la plus large, dont des ouvrages d'art. Vous serez reçus avec amabilité, gentillesse et beaucoup de positivisme. Merci beaucoup.

(Brouhaha)

Un participant – Quel scénario souhaitez-vous, Monsieur ?

Christophe ALLARD, habitant d'Audenge – C'est évident, le scénario 2.

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – Tout à l'heure, en début de réunion, je crois avoir exprimé clairement qu'il y avait des options et qu'aujourd'hui, nous ne débouchons pas sur une décision. J'entends les observations que vous faites. Vous êtes

forestier, vous avez évoqué un certain nombre d'enjeux dans ce domaine. D'autres habitants de ce territoire n'ont pas exactement les mêmes enjeux.

Dans la concertation préalable qui a été faite aujourd'hui et qui était ouverte à tout le monde, l'important, c'est d'entendre l'analyse des uns et des autres.

Vous évoquez le fait que vous n'avez pas été rencontré. Il est évident qu'au fur et à mesure que le projet avance, les propriétaires en tant que tels, mais aussi les habitants et les citoyens, ont toute leur place par rapport aux observations qu'ils ont à réaliser.

Concernant ensuite la question des emprises déjà existantes, cela va peut-être vous étonner, Monsieur, mais lorsque nous avons repris ce dossier, la première réflexion que nous avons eue au niveau du Département a été de dire : il y a déjà des emprises qui sont là avec des contraintes. Regardons de quelle façon ces emprises avec les contraintes qu'elles ont peuvent être mobilisées dans ce contexte-là. Nous avons donc identifié cela.

Quand nous disons que nous devons tenir compte de l'environnement et de ces données-là, nous n'avons jamais dit que nous arriverons à faire une roue carrée ou une stèle ovale. Nous avons la nécessité, l'impérative nécessité de passer les différents projets à la grille de ces enjeux-là. Lorsqu'on évoque la partie forestière, la réflexion a été également faite avec des soldats du feu, avec des associations DFCI, car aujourd'hui, c'est un des enjeux, me semble-t-il... Je suis aussi originaire d'une petite commune forestière et je siége dans les instances du Département qui examinent ces dossiers depuis un certain nombre d'années. Mes cheveux blancs ne sont pas assez nombreux pour dire le nombre d'années.

Ce que je veux dire par là, c'est qu'aujourd'hui, les pompiers comme les propriétaires forestiers, ont besoin d'accéder au massif. Cela veut donc dire que dans le projet que nous avons aujourd'hui, la question du risque feu de forêt doit être traitée, mais avec des pistes forestières qui soient des pistes forestières pour les exploitants forestiers et pour les pompiers ; pas des voies pour faire des circulations de rodéo ou pour faire de la ligne droite pour éviter les bouchons.

Christophe ALLARD, habitant d'Audenge – En ce qui concerne les pistes sur Audenge et Lanton, elles sont excellentes en tout cas.

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Nous n'allons pas mettre en place ce type de débat. Continuez.

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – Nous allons analyser en tenant compte de ces enjeux-là, Monsieur. Il est évident que nous ne pouvons pas les ignorer.

Monique NICOLAS, habitante d'Audenge – Bonjour. Je suis Monique NICOLAS, habitante d'Audenge et je suis membre du collectif citoyen pour des transports collectifs en site propre sur la zone du Bassin d'Arcachon et pourquoi pas au Val de l'Eyre. D'abord, merci. Merci d'avoir présenté un petit peu les résultats des questionnaires qui, de mon point de vue, sont assez éloquentes sur les préoccupations des habitants, et pour lesquels nous avons alerté lors des réunions précédentes, que ce soit à Biganos ou à la réunion de lundi. Pourquoi ce collectif citoyen s'est-il monté ? Parce qu'il y avait eu des travaux préalables avec les différentes associations et dans les trois scénarios proposés qui seront trois

scénarios routiers, il n'y a en fait aucune des propositions alternatives faites par les différentes associations qui apparaissent. Seuls sont retenus les scénarios routiers qui sont présentés dans votre brochure et que vous ne présentez pas d'ailleurs aujourd'hui, parce qu'il est clair que ce type de scénario va représenter un aspirateur à voitures et l'étalement de l'urbanisation. Cela paraît vraiment inévitable. La préoccupation que nous avons, c'est l'environnement, les milieux naturels et la pollution. Vous avez lu l'article dans *La Dépêche*, on s'asphyxie avec nos propres voitures. Il y a donc eu des propositions de transport collectif en site propre. Il y en a plusieurs. Des gens travaillent depuis très longtemps sur ces propositions. Pour d'autres, c'est beaucoup plus récent. Ils ne se rejoignent pas tous.

Plusieurs propositions proposent d'utiliser l'emprise de la piste cyclable, qui est suffisamment large parce qu'avant il y avait une voie ferrée, pour y mettre un transport en site propre, une piste cyclable et une aire piétonne douce, le tout sécurisé. Il y a des propositions de tram, de tram-train, de bus électriques. Bien entendu en faisant attention au passage des animaux.

Pourquoi le collectif s'est-il monté et pourquoi appelons-nous tous ceux qui sont intéressés à nous rejoindre ? C'est pour que les collectivités prennent en compte un scénario qui soit une étude sérieuse, approfondie de transports en commun sur cette zone et qui pourrait éventuellement aller jusqu'au Val de l'Eyre puisque la piste cyclable continue jusqu'au Val de l'Eyre. Nous demandons donc que soient prises en compte des études sérieuses auxquelles nous pourrions être associés parce qu'il y a ici des personnes qui travaillent depuis longtemps sur des projets, notamment la question du tram-train, la question d'un train sur pneus ou encore la question des bus électriques. Il faut que ces scénarios soient étudiés et présentés à la population. C'est la raison d'être du collectif, que nous ayons une solution qui soit une solution d'avenir et non pas simplement une solution qui nous amène au « tout routier » comme c'est le cas.

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – La présentation disant que c'est que du tout routier n'est pas adaptée Madame. Il y a une infrastructure routière, et je crois qu'il y a un certain nombre d'éléments dans ce dossier qui correspondent à d'autres modes de déplacement que l'usage de la route à titre individuel. Nous parlons des déplacements doux, nous parlons des déplacements collectifs. Aujourd'hui, je crois que nous sommes aussi dans une réflexion sur la temporalité. Aujourd'hui, ce qui a été évoqué, c'est de quelle façon il peut y avoir des modes de déplacement spécifiques et crédibles avant même d'envisager une solution en site propre.

Je trouve donc vos propos un peu réducteur, même si votre objectif est d'être plus percutant qu'en parlant d'options routières.

Lundi soir, il me semble qu'il y a eu une réunion, un débat. Un certain nombre d'éléments ont été apportés. La COBAN s'est saisie du dossier transport collectif, et qu'en la matière, elle a déjà mené un certain nombre de réflexions.

Dans la démarche qui est enclenchée, il y a aujourd'hui la possibilité d'entendre un certain nombre de choses que vous avez évoquées, et cela figure dans la présentation. Madame, je vous remercie de l'avoir signalé.

Un participant – Sauf que lundi soir, il n'y avait pas d'élus.

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – Excusez-moi, Monsieur, aujourd'hui, il y a un certain nombre d'élus qui sont présents et on entend toujours dans ce type de réunion : soit il y a trop d'élus, soit il n'y en a pas. On laisse la place pour que des expressions puissent se faire, et aussitôt, on nous dit : « Il n'y a pas d'élus, ce n'est pas normal. »

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Par rapport à l'atelier de lundi soir, un compte rendu exhaustif a été fait, avec l'ensemble des présentations de l'ensemble des personnes présentes. L'ensemble des éléments qui ont été présentés lundi soir et la teneur des débats figureront bien évidemment dans le bilan de la concertation qui sera rendue publique.

Anne-Laure FABRE-NADLER, Vice-Présidente du Conseil Départemental – Il faut que tout le monde ait bien conscience que nous sommes dans un processus de concertation. Cela veut dire que chaque réunion n'a pas la même forme. Comme nous vous l'avons expliqué, nous ne pouvons pas vous représenter à chaque réunion les trois projets. Il ne s'agissait pas de venir 20 fois sur le territoire pour être sûr que tout le monde ait entendu les trois projets et que nous puissions de la même manière y répondre. De la même manière que l'on nous a demandé, à nous élus, de nous mettre en retrait pour que la parole soit plus libre de votre côté. C'est la raison pour laquelle nous sommes présents ce soir : nous sommes présents dans une réunion de restitution comme ce sera également le cas vendredi à Arès. Nous avons été présents lors des réunions de restitution en amont mais pendant la concertation, nous vous avons laissé un peu tranquille, parce que lorsqu'il y a des élus dans une pièce, je ne sais pas si vous avez remarqué, ils parlent très longtemps. De manière générale, sur les deux heures et demie de réunion, il y a deux heures d'élus...

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – Tout le monde n'est pas comme toi, allons...

(Rires)

Anne-Laure FABRE-NADLER, Vice-Présidente du Conseil Départemental – Ce n'est pas ce que nous voulions, parce que nous concertons. Alors, heureusement que vous êtes là ce soir, et merci, parce que je peux vous dire qu'il y a des tas de concertation où nous avons 10 personnes dans la salle, et c'est triste parfois de voir que, malheureusement, quand on essaie de venir chercher la parole, il n'y a pas toujours de restitution. Je peux citer un exemple local. J'ai assisté il y a peu de temps à une réunion sur un plan climat énergie où nous étions peu nombreux dans la salle. Ce n'est pas toujours facile de mobiliser le public sur certains sujets. Aujourd'hui, c'est une bonne chose que vous soyez là parce que nous sommes là pour tout entendre. Et justement, aucun de nous ici, vous comme nous, ne veut un projet routier pour un projet routier. Ce sont les projets du XIX^{ème} siècle, c'est terminé ; nous sommes d'accord.

Nous voulons un projet de mobilités. Pour cela, nous avons besoin de mettre toutes les compétences et toutes les personnes autour de la table. Et si nous sommes tous d'accord sur le problème — il y a un problème aujourd'hui de mobilité sur le Bassin d'Arcachon —,

nous savons qu'il sera compliqué de trouver une solution pour laquelle nous serons tous unanimement d'accord.

Même pour les élus, vous savez, ce n'est pas simple, parce que nous avons tous nos volontés, nos projets, notre manière de voir la mobilité de demain.

Comme cela a été dit tout à l'heure, l'avantage que nous avons, c'est qu'un projet de mobilités ne sort pas comme cela. Nous en avons pour quelques années entre la concertation, les études, les études d'impact. Cela va donc évoluer, et tant que vous êtes dans le processus, vous avez votre mot à dire.

Jean DUBEDAT, habitant de Biganos – Bonsoir, je réside au lieu-dit de Taudin et suis donc directement impacté par le tracé n° 2. Je voudrais d'abord poser la question. Est-ce que j'ai bien compris l'information qui a été donnée à Biganos lors de la réunion précédente ? Monsieur RENARD, il me semble me souvenir que vous aviez dit que la piste 209-210 avait déjà été acquise par le Département ; vrai ou pas ?

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – Non, on ne peut pas acquérir cette piste. Elle ne peut pas être acquise par le Département.

Jean DUBEDAT, habitant de Biganos – D'accord. Ma question est donc sans objet. Ceci dit, j'ai des remarques à faire sur l'utilisation et la promotion des déplacements cyclables. Quand je vois l'énorme investissement qu'il a fallu pour faire le réseau cyclable et le fait que ce réseau est quand même désert d'octobre à mai, je m'interroge un petit peu. De la même façon, je m'interroge un petit peu sur la disproportion entre les investissements qui sont prévus dans les deux projets qui sont présentés et le délestage relativement modeste que cela entraînera pour la RD3.

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – Les pistes cyclables sur le Bassin d'Arcachon ont bien sûr une attractivité très importante par rapport à un temps de fréquentation conséquent en période touristique. Mais il me semble qu'elles ont aussi une fréquentation au-delà ; pas dans le même contexte car nous ne sommes pas forcément dans du cheminement de grande distance, mais un des enjeux est de faire que ces pistes puissent être des moyens de liaison par rapport à des points d'échange locaux. L'autre approche en termes de déplacements doux, ce n'est pas forcément de faire que du site propre. La question c'est de faire aussi que les secteurs sur lesquels il y a déjà des cheminements qui peuvent être favorisés soient plus sécurisés.

On sait très bien que l'incidence de ces déplacements doux n'aura pas un impact significatif sur la circulation. Ceci dit, sur une minorité d'utilisateurs, cela peut être suffisamment significatif. Nous ne répondrons donc pas à tous les besoins de déplacement à travers des pistes cyclables ou des déplacements doux, mais cela peut déjà correspondre à une partie des enjeux. Le Bassin d'Arcachon est un secteur sur lequel il y a une utilisation assez significative de ces moyens de transport-là.

Anne-Laure FABRE-NADLER, Vice-Présidente du Conseil Départemental – En ce qui concerne le plan vélo du Département, je partage votre constat : il y a eu beaucoup d'argent qui a été investi sur le vélo et, malheureusement, les cyclistes ne sont pas au

rendez-vous parce qu'il manque des petits tronçons comme Jean-Guy l'a dit tout à l'heure. Il manque aussi des arceaux de sécurité, des aménagements de sécurité. Nous avons des ronds-points dangereux, des carrefours dangereux. C'est typiquement l'objet du plan vélo : il faut s'attacher maintenant — plus qu'à faire du site propre ou de la longue piste — à sécuriser le réseau pour qu'on puisse utiliser le réseau départemental dans les transports du quotidien et accroître la part modale des cyclistes. Nous savons que c'est un élément de réponse en mobilité.

Jean DUBEDAT, habitant de Biganos – Et sur la deuxième partie de ma question, s'il vous plaît ?

Jean-Guy PERRIÈRE, Vice-Président de la COBAN – En ce qui concerne l'enjeu des pistes cyclables, il est indiscutable aujourd'hui qu'il y a de plus en plus d'utilisateurs de vélos sur ce secteur, et pas uniquement des touristes. C'est un développement qui va se poursuivre pour une raison essentielle : le vélo électrique apparaît et va pouvoir permettre de faire des distances un peu plus longues sans problème. La difficulté aujourd'hui — et nous y travaillons à la COBAN — c'est faire des relais vélos et des dépôts sécurisés des vélos.

Aujourd'hui, la personne qui veut aller prendre le bus avec son vélo n'est pas sûre de le retrouver le soir quand il l'a laissé le matin. Ce n'est pas sans doute la panacée, encore une fois, c'est un ensemble de choses mais compte tenu des structures que nous avons, le vélo est un élément à développer. Quand on fréquente la piste cyclable, on s'aperçoit notamment que les collégiens prennent de plus en plus leurs vélos.

Je souhaiterais également — mais c'est une autre histoire — que lorsqu'ils sont dans la période scolaire, ils prennent leurs cyclomoteurs de façon à ne pas rouler sur la RD3. C'est une position personnelle...

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – *Quid* du coût du projet par rapport au délestage ?

Frédéric PERRIÈRE, DGA du Département de la Gironde – Le niveau de délestage qui sera étudié aujourd'hui dépendra au final des aménagements qui seront réalisés sur la RD3. Ce sera la conjonction de deux choses :

- une véritable maîtrise pour des fonctionnements urbains de la RD3, rendre la vie en cœur de ville.
- et quand on transformera la route devant la mairie d'Audenge en zone limitée à 30 kilomètres/heure, les gens ne rouleront naturellement plus ici mais sur une autre infrastructure.

L'idée, c'est d'inverser complètement le fonctionnement. Comme l'a dit Mme le Maire tout à l'heure, il faut qu'il y ait accès aux commerces, aux services, aux emplois, et donc que la RD3 soit dédiée à ces usages de fonctionnement urbain, et que tout ce qui n'a rien à y faire soit transféré.

Plus il y aura une maîtrise de ce qui se passe sur la RD3 et plus les gens l'utiliseront.

En ce qui concerne la question du coût, quel est le bon coût pour ce genre de choses ?

Aujourd'hui, quand on parle de projet routier, en termes d'ordres de grandeur pour vous, citoyens, qui pouvez ne pas être de nos métiers, un nouveau projet de route tourne

autour de 3 millions d'euros du kilomètre. C'est effectivement très cher.

Au cours du débat de lundi dernier concernant les transports en commun, nous avons évoqué le coût de la création d'un tram ou d'un site propre pour les bus. Pour les bus, on se situe entre 1 et 10 millions d'euros — et l'expert nous l'a redit lundi. Pour le tram à voie unique, il s'agit de plus de 10 millions d'euros du kilomètre. Les développements devront donc être faits en fonction de la nature du besoin. Pour répondre concrètement à votre question, un projet routier n'est pas surdimensionné par rapport au niveau de délestage que nous pouvons envisager.

Francesco DAGA, habitant de Mios – Bonsoir. Je ne sais pas si vous avez tous lu la plaquette. Je ne sais pas si, vous aussi autour de la table, vous l'avez lue, mais je suis effaré de voir la manière dont des professionnels agissent... Parce que tout cela, ce n'est que politique. Je peux vous dire que le discours que vous tenez aujourd'hui me rappelle Coluche : une fois que tu as posé une question et qu'on t'a répondu, tu ne sais plus quelle question tu avais posée. Il y a des tableaux statistiques en veux-tu en voilà sur la plaquette. Les propositions de transports en commun sur lesquelles vous travaillez, je ne vois pas en quoi vous avez travaillé.

Monsieur le Vice-Président de la COBAN, le Président de la COBAN conclut dans sa lettre de février concernant vos fameuses 25 actions : « À la COBAN, on est fort, on bosse bien. »

Il conclut en disant : « Tout cela n'aura peut-être pas d'effet si on ne fait pas effectivement la voie de délestage. » Cela veut donc bien dire qu'on en revient toujours à la route pour la route. Toutes les informations que je vous donne, ce sont celles que j'ai trouvées sur la plaquette, je n'ai pas eu besoin de les chercher ailleurs : « *En 2014, il y a eu l'inscription de ce projet dans le schéma directeur routier départemental pour une réalisation de mise en service durant la période 2021/2028.* ». En 1994, on avait commencé à penser sur un tracé reliant la RD250 et la RD106. Cela fait 25 ou 30 ans qu'on est là-dessus et cela fait 25 ou 30 ans qu'on ne se pose pas la question des transports en commun dans le Nord-Bassin. Ce déplacement ne concerne pas uniquement ceux qui vont travailler, ceux qui vont aux lycées, et cetera. Vous avez aussi les personnes âgées qui vont d'un côté à l'autre, et actuellement, elles prennent effectivement la voiture et sont mal à l'aise.

Beaucoup de personnes âgées sont d'autant plus mal à l'aise avec la nouvelle loi concernant la vétusté des véhicules. Cela veut donc dire qu'ils seront mis de côté, et je connais pas mal de personnes âgées qui ont d'anciens véhicules et qui seront concernées...

Excusez-moi, mais je trouve que le mot « concertation » n'est pas du tout valable. Vous demandez à des associations de faire des études. Mais ça ne va pas, non ?

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – Restez correct, Monsieur.

Francesco DAGA, habitant de Mios – Je veux dire que le Département, la Région, vous êtes payés pour cela. C'est à vous de proposer différents schémas pour qu'ensuite au cours d'une concertation nous puissions choisir et discuter. Ce n'est pas le contraire, vous n'allez pas me demander à moi. Monsieur, je suis 10 fois plus qualifié que vous pour

parler d'usagers.

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – C'est évident !

Francesco DAGA, habitant de Mios – Les usagers, je sais ce que cela veut dire, c'est la seule chose qui m'intéresse, et ce qu'ils veulent, ce sont des transports en commun. Et aujourd'hui, dans tous vos travaux, dans tout ce que vous cherchez à faire, vous ne parlez pas de travaux, vous parlez de voie de délestage. C'est tout. Et ce n'est pas une concertation.

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – Coluche ne peut pas parler. Je n'ai pas compris la question, c'est donc difficile d'y répondre.

Philippe PEIGNEY, habitant d'Audenge – Je pense qu'il manque des choses à mettre en perspective dans le dossier. En premier, ce sujet est hyper structurant pour le Nord-Bassin et il va engager le Nord-Bassin pour les 30 ou 40 ans qui viennent. Imaginez... Ils ne parlent pas de solution là, ils sont en train de proposer une restitution de ce qui s'est dit au cours de la concertation préalable. Des ateliers ont été organisés. J'ai participé à un atelier et j'ai trouvé le débat plutôt démocratique.

Parlons maintenant de l'autre côté du Bassin. Il y a 40 ans, il se posait exactement le même problème pour le contournement du Teich, de Gujan-Mestras, de La Teste, et il y avait beaucoup d'opposants au contournement. Imaginez aujourd'hui 40 ans après d'aller à Arcachon sans la voie de contournement. Imaginez-le un instant. Imaginez le Nord-Bassin dans 25 ans, dans 30 ans, dans 40 ans si on n'imagine pas d'autres solutions de mobilités. Voilà pour le premier point.

Le deuxième point, concerne ce que vous proposez : vous proposez une solution globale sauf que chacun retient la voie routière. Je m'inscris en faux par rapport à cela. Quand on regarde toutes les études qui sont sur le site Internet on peut s'apercevoir que les solutions, certes critiquables et nous les avons critiquées, sont des solutions qui répondent aux pré-études qui ont été faites. Il faut maintenant les étudier, les amender, les chiffrer, et nous verrons après ce que vous déciderez.

Il est important maintenant de remettre en perspective le fait qu'on doit avoir une solution globale. On ne pourra pas développer de transports en commun fiables si on ne déleste pas la RD3. C'est matériellement impossible. Le tram-train, c'est une solution, mais cela ne peut pas être la solution unique. Je pense qu'il faut vraiment prendre conscience que ce projet est un projet structurant qui doit répondre aux automobilistes, aux transports en commun, aux transports doux. Il faut que chacun puisse avoir le bon avis, et surtout le bon avis et pas un avis partisan. On n'avancera pas avec des avis partisans.

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Pouvez-vous vous présenter ?

Philippe PEIGNEY, habitant d'Audenge – Je suis Jean-Philippe PEIGNEY. Je suis Audengeois et fier de l'être.

(Applaudissements)

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Merci. Des gens ont encore des choses à dire mais nous n'en avons plus pour très longtemps...

Ivan LAVALLÉE, COBARTEC – Bonjour, Professeur LAVALLÉE. Monsieur a dit beaucoup de choses très intéressantes, notamment que si nous voulons concevoir un système de déplacements durables pour le Bassin d'Arcachon, il sera structurant ; c'est exact. Moi, je suis porteur du projet tram-train à voie unique. Ce que vous dites, et c'est très juste, c'est qu'il y a bien un projet de tram-train qui a été étudié, mais il est à double voie, et dans ces cas-là, il est irréalisable. C'est d'ailleurs pour cela qu'il a été mis sur le site, ne nous y trompons pas.

Pourquoi je dis que c'est structurant ? Regardez un peu la carte, un tram-train à voie unique qui irait de Lège ou d'Arès à Mios, c'est l'épine dorsale de tout ce qui peut se construire derrière. Parce que je sais aujourd'hui qu'il y a un tram-train qui est prévu de Bordeaux à Lacanau qui a été chiffré à un prix très inférieur à ce que disait M. Frédéric PERRIÈRE — 5,3 millions du kilomètre donc faisable.

Cela permettrait un Lacanau-Arès ou un Lacanau-Lège d'un côté. De l'autre côté, un tram-train permettrait d'aller jusqu'à Arcachon ou jusqu'à Bordeaux. Vous voyez bien ce que cela veut dire du point de vue de la structuration de la région. Là, il n'y a plus une « bagnole ». Il n'a pas une seule voiture...

Je voudrais maintenant faire une double remarque sur la voiture... Oui, vous allez m'arracher le micro, je le sais...

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Non, nous n'allons pas vous l'arracher... Nous venons le récupérer.

Ivan LAVALLÉE, COBARTEC – On a l'habitude, ne vous inquiétez pas. À toutes les concertations, quand on a voulu parler...

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Vous avez la parole.

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – Exprimez-vous.

Ivan LAVALLÉE, COBARTEC – On nous donne la parole mais on ne peut pas présenter notre projet. D'accord... Donc, c'est gentil. Comme d'habitude, on a l'habitude... Ce n'est pas ce que je voulais dire. Si vous sortez d'Audenge, j'ai remarqué une chose : en allant vers Andernos, il y a un rond-point qui a été fait à Certes. Regardez bien ce rond-point ; comment tournez-vous à droite ? Pourquoi y a-t-il une sortie sur la droite ? Première question. Deuxièmement, c'est la même chose, vous prévoyez de foutre de la « bagnole » encore par là. Il faut être clair. Vous allez quand même engager des travaux... Juste au passage comme cela...

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Merci. Je pense qu'il n'y a pas de question. Je crois que ce projet a été présenté à l'atelier participatif qui a eu lieu lundi soir avec un

certain nombre de réponses. Je vais donner la parole à Frédéric PERRIÈRE qui était présent.

Frédéric PERRIÈRE, DGA du Département de la Gironde – Pour tous ceux qui n'étaient pas là, lundi, l'expert a dit en ce qui concerne ce sujet des transports en commun en site propre que pour la partie piste cyclable, le projet qui a été présenté ne devrait pas être un tram-train mais un tram, pour tout un tas de raisons techniques, notamment sur le fait que lorsqu'on traverse des routes, on ne peut pas supprimer des passages à niveau comme on le fait sur une vraie voie de chemin de fer. Ce serait donc forcément un tram qui circulerait à 50 kilomètres/heure.

Quant au coût de ce type de projet, il a fait quelques projets de ce type — il en a d'ailleurs fait la présentation que vous trouverez sur le site Internet — et selon lui, il s'agirait d'un projet de l'ordre de 8 à 10 millions d'euros du kilomètre — puisqu'ils en ont mis un en service il n'y a pas si longtemps que cela.

Selon l'expert, le projet de tram-train est un projet intéressant à long terme par rapport à des bassins de population. Les projets de tram les moins fréquentés en France étaient de l'ordre de 15 000 à 20 000 voyageurs par jour. Ce sont les moins fréquentés. C'est énorme. C'est plus que l'ensemble des voitures qui circulent tous les jours sur la RD3.

Des études ont été faites sur les besoins potentiels sur ce secteur-là, et dans le meilleur des cas, en étant extrêmement optimistes, on se base sur 3 à 4 000 voyageurs. C'est pour cette raison que l'expert a affirmé qu'à long terme, c'était peut-être pertinent mais ce n'est pas le cas à court terme.

Autre point important, l'expert nous a également dit qu'il ne s'agit pas juste de faire une ligne de transport en commun en site propre, il a dit qu'il fallait monter un réseau complet. C'est ce qu'a également annoncé tout à l'heure Jean-Guy PERRIÈRE au nom de la COBAN en tant que Vice-Président en charge des mobilités. Il ne s'agit pas juste de faire une ligne, il s'agit de faire un ensemble de lignes. C'est la réflexion qui va s'ouvrir devant vous et pour les élus de la COBAN.

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Merci pour ces précisions.

Mme AYARD – Madame le Maire pourrait-elle répondre par rapport à l'amorce de route dans le rond-point de Certes ?

Nathalie LE YONDRE, Maire d'Audenge – Il n'y a pas de problème. Les Audengeois le savent bien, nous avons adopté notre plan local d'urbanisme en 2010. Les choses sont connues par l'ensemble des habitants.

Un rond-point a été fait en partenariat avec le Département. On peut se féliciter de ce rond-point et de l'amélioration de la sécurité. Nous avons donc des quartiers sur la droite qui, dans l'avenir, peuvent être un jour lotis en face de Certes. Ils n'appartiennent pas à la municipalité mais ils appartiennent à des privés.

Gérer et administrer, c'est prévoir l'avenir, et donc, si demain, il devait y avoir une desserte, les choses sont prévues et sont indiquées dans le Plan Local d'Urbanisme et ont bien sûr fait l'objet de concertations à l'époque.

(Pas d'autre question)

V. LES PROCHAINES ÉTAPES

Renaud DUPUY, Directeur de Neorama – Je vais juste vous donner la suite de la concertation. Cette concertation se termine vendredi soir. Mme la Garante, qui est présente ici, va établir dans un délai d'un mois un bilan présentant le déroulement de la concertation et son avis sur la concertation, qui sera transmis à la Commission Nationale du Débat Public et au Département de la Gironde. Ce sera bien sûr rendu public. À la suite de ce bilan de la Garante, les porteurs de projet établiront un rapport synthétisant les avis et les observations — ce que je vous ai présenté de manière raccourcie aujourd'hui — de manière détaillée dans ce rapport. Ce sera fait dans un délai de deux mois. Voilà pour la suite de la démarche.

VII. CONCLUSION

Anne-Laure FABRE-NADLER, Vice-Présidente du Conseil Départemental – Tout d'abord, je réitère : merci pour votre participation à toutes et à tous. J'espère que cette attention sur le projet sera suivie. C'est un projet très long et qui vient essayer d'apporter des éléments de réponse à un problème global, lourd.

Je suis Vice-Présidente des mobilités en Gironde et malheureusement, des problèmes de mobilités, il y en a en ce moment partout. On paye les erreurs du passé. On paye les erreurs de certains décideurs à une époque. On paye le fait que la société du « tout voiture » a gagné idéologiquement à une époque avec cette espèce de boulimie de déplacements qui allait avec. Le fait qu'on se dise tous qu'on pouvait toujours faire plus de déplacements, on le paye aujourd'hui parce que, malheureusement, les réflexes sont là.

Bien sûr, il y a parmi nous des grands vertueux qui ont passé le cap et qui sont plus en colère et plus inquiets par rapport à cette société du « tout voiture » parce qu'ils ont essayé d'avancer et ils se rendent compte que la société est en retard. Quand on voit certains pays, on est très en retard.

Alain et moi sommes élus pour six ans et nous nous retrouvons avec des problèmes à gérer en plusieurs endroits, avec en plus une compétence qui a été modifiée en cours de mandat puisque cette loi NOTRe est quand même venue nous priver d'une grande marge de manœuvre. Pour autant, on se dit qu'on ne peut pas laisser le statut quo parce que sinon, à quoi aurons-nous servi ? Si la situation est la même dans six ans, à quoi aurons-nous servi ? De toute manière, j'ai envie de dire, nous sommes jugés tous les six ans, à chaque mandat, et c'est votre devoir de citoyen de faire ce que vous voulez ensuite dans les urnes.

Aujourd'hui, nous venons essayer de proposer des schémas de mobilité, de vous les soumettre, de les discuter, de les amender, de les améliorer, d'essayer d'obtenir le moins mauvais des scénarios, la meilleure des solutions pour le territoire, la plus durable, celle qui sera le plus mise en perspective, comme l'a dit Monsieur.

Notre présence ici à nous tous vaut engagement. Elle nous engage à essayer de vous vendre un projet correct. Je n'ai pas d'action chez Vinci — surtout pas moi.

Naturellement, je suis quelqu'un d'assez réfractaire au projet routier, et pour autant, on se pose la question à un moment d'une situation qui va mal et on se dit : que peut-on faire globalement tous ensemble, ceux qui ont la compétence avec vous, pour essayer de dénouer un nœud ? C'est la réalité de ce projet. Il a encore de longues années devant lui et il faut qu'on reste tous autour, comme l'a dit Monsieur, pour essayer d'obtenir les meilleures solutions de mobilités possibles pour le Nord-Bassin.

(Applaudissements)

Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental – Deux choses uniquement pour conclure. Je voudrais vous dire que je considère avec beaucoup de respect toutes les expressions qui ont été tenues lors des réunions, y compris ce soir, même les plus virulentes où je me suis retrouvé Coluche pour un soir. Je n'ai jamais eu ce bénéfice-là, ce talent non plus. Ce que je voulais dire, c'est que c'est une démarche qui va prendre du temps, comme l'a dit Anne-Laure FABRE-NADLER. Cependant, il y a une expression que j'aime beaucoup qui dit que la marmite commence à bouillir par le fond. Cela veut donc dire que même si on a un objectif sur le long terme, il y a déjà des choses qui sont de l'ordre du comportemental et de la façon dont on peut aborder les sujets.

On vit dans une époque de « patates chaudes ». On se les lance les uns et les autres : ceux qui sont à vélo ne font pas attention aux voitures, ceux qui sont en voiture polluent ceux qui marchent à pied, des citoyens par rapport aux élus, des élus par rapport aux citoyens... Et tout à coup, on dit : la parole a vocation à être exprimée et à être partagée. C'est aussi parfois être contesté dans la façon dont on procède.

Je vais vous dire une chose : cela ne me gêne pas. J'ai quelques années de réunions sur lesquelles on a abordé des thèmes aussi simples que le plan déchets, le plan de déplacement et je peux vous dire que je n'ai jamais assisté à des réunions sur lesquelles tout le monde était d'accord.

Ce qui est important, c'est qu'à la fin, on arrive à la fois à être acteur et un peu clair sur ces objectifs. Et là, c'est un peu la difficulté. Et tout d'un coup, on vous dit : vous avez des capacités à conduire le vélo. Il faut apprendre à ne pas le conduire, mais à terme, vous avez des capacités à le faire.

Je pense que beaucoup de nos concitoyens, responsables associatifs, vont accepter ce *challenge*-là de se mettre un peu en danger par rapport à leurs certitudes et dire : oui, il faut partager un certain nombre de choses.

Il faudra également se situer par rapport à aujourd'hui et par rapport à demain. On ne sait pas ce que seront les modes de déplacement demain ou après-demain.

Aujourd'hui, le fait qu'une idée ne soit pas reprise *in extenso*, cela ne veut pas dire qu'elle n'est pas forcément pertinente dans le temps. Cela veut également dire que nous avons un devoir parce que nous gérons le peu des deniers publics qui sont votre argent.

Nous avons également un devoir par rapport à un projet qui s'élabore, devoir d'avoir cette analyse croisée des uns et des autres, mais également d'avoir la préoccupation de l'efficacité c'est-à-dire comment allons-nous pouvoir répondre à des échéances proches et en adéquation avec la capacité financière que nous allons pouvoir mobiliser.

Ce n'est pas un exercice qui est toujours très simple, mais je veux vous remercier les uns et les autres d'accepter de participer à cet exercice en exprimant aussi clairement que vous le pouvez, vos inquiétudes, vos préoccupations, vos questions.

Nous n'avons pas toutes les réponses à toutes les questions, mais en tout état de cause, nous avons peut-être la capacité d'élaborer les réponses les plus proches aux besoins d'aujourd'hui et de demain.

Merci beaucoup à tous les élus qui se sont prêtés à cet exercice et merci à tous les citoyens et techniciens qui y ont contribué. Merci.

(Applaudissements)

(La réunion publique de clôture est levée à 20h28)