	<p>Bilan de la concertation préalable</p> <p><b>Réunion du comité consultatif</b></p> <p><b>(5 décembre 2018)</b></p>	
---	---	---

Compte rendu de la 3<sup>ème</sup> réunion du comité consultatif du 5 décembre 2018 dans les locaux du Département de la Gironde (Hôtel du Département)

### Liste des participants

- Mme Claudine CAMEDESCASSE, Comité Départemental de Tourisme de la Gironde
- M. Joël CONFOULAN, Représentant de l'Interclub qui réunit les dix associations de clubs d'entreprises du Bassin d'Arcachon en Val de l'Eyre
- M. Guy ETCHESSAHAR, Collectif du Bassin d'Arcachon pour un Réseau de Transport en Commun (COBARTEC)
- M. Aurélien EVRARD, Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Nord (COBAN)
- M. François HALARY, Automobile Club du Sud-Ouest (ACSO)
- M. Frédéric KOZIMOR, Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)
- M. LABECOT, Défense de la Forêt contre l'Incendie (DFCI) ;
- M. Grégoire LEROUX, Chambre d'Agriculture
- M. Charles LAFOURCADE, Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) 33
- M. Michel DAVERAT, Société pour l'étude, la protection et l'aménagement de la nature dans le Sud-Ouest (SEPANSO)
- M. Alain LEDUC, Conseil Départemental 33
- M. Christian MEJAOURI, Insercycles
- M. Joël MELLET, Coordination Environnementale du Bassin d'Arcachon (CEBA)
- M. Enrique ONATE, Conseil Municipal de la Ville de Biganos
- M. Patrick PARROT, Association des Paralysés de France (APF) France Handicap
- M. Frédéric PERRIERE, Conseil Départemental 33
- M. Laurent PUTZ, Chambre de Commerce et d'Industrie Gironde
- Mme Lise RAMBAUD, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports Nouvelle Aquitaine (FNAUT NA)
- M. Stéphane RADONDY, SDTRV Bordeaux Région Nouvelle Aquitaine
- M. Alain RENARD, Conseil Départemental 33
- Mme Marie-Hélène RIQUIER, Coordination Environnementale du Bassin d'Arcachon (CEBA)
- M. Alain ROUX, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports Nouvelle Aquitaine (FNAUT NA)
- Mme Hélène SARRIQUET, Garante de la concertation, Commission Nationale du Débat Public (CNDP)
- Mme Emma VALADAS, Cistude Nature

## 1. Introduction

### ➤ Monsieur Alain RENARD, Vice-président du Département :

- **A remercié dans un premier temps les participants de leur présence et a donné des éléments de contexte de la réunion.**

*Je vous remercie de votre présence. Je suis Alain Renard, Vice-Président en charge des infrastructures au Conseil Départemental de la Gironde et je préside ce troisième Comité Consultatif lié au Plan de Projet de Déplacements Durables du Nord-Bassin.*

- **A réalisé un tour de table afin que puisse se présenter chacun des participants, en remerciant la présence de Madame SARRIQUET, Garante de la concertation.**

- **A présenté aux participants l'arrêté départemental concernant l'approbation du Bilan de la Concertation Préalable.**

*Le Président Gleyze a pris un arrêté, publié le 16 octobre dernier, approuvant le bilan de la Concertation préalable établi par la Garante et, précisant les mesures que le Département de la Gironde juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de cette concertation. Cet arrêté, qui vous a été adressé avec la convocation à ce comité consultatif, vous est également remis aujourd'hui. Il sera intéressant que Madame SARRIQUET présente le bilan qu'elle a pu faire de cette concertation, puis que Monsieur LEDUC présente les mesures que le Département a prévues suite à cette concertation.*

### ➤ Madame Katarzyna CZORA, Cheffe de projet chez Neorama, a présenté l'ordre du jour de la réunion :

- Présentation d'un **bilan quantitatif** de la concertation préalable qui s'est déroulée entre le 14 mai et le 13 juin 2018
- Présentation du **Bilan de la concertation de Madame Hélène SARRIQUET**, Garante de la Concertation Préalable
- Présentation du **compte-rendu du Maitre d'Ouvrage** et les **enseignements tirés de la concertation** par Monsieur Alain LEDUC
- Présentation des **suites de la concertation**, telles qu'elles sont envisagées à ce stade
- **Tour de table et temps d'échange** avec les participants

## 2. Synthèse de la concertation préalable

- **Madame Katarzyna CZORA, Cheffe de projet chez Neorama, a présenté le bilan quantitatif de la concertation préalable qui s'est déroulée du 14 mai au 30 juin 2019 :**
  - **Temps de la concertation** : 16 temps d'échange, près de **1 300** participants :
    - **2 réunions publiques d'ouverture** (Biganos et d'Andernos-Les-Bains)
  - 240 participants, 38 interventions du public
    - **4 ateliers thématiques ciblés** (scolaires x2, entreprises, insertion sociale)
  - 420 participants
    - **2 ateliers participatifs** ouverts à tous (Lanton et Audenge)
  - 100 participants
    - **5 temps d'échanges** ouverts à tous (Biganos, Marcheprime, Lège-Cap Ferret, Mios, Arès)
  - 320 participants
    - **2 réunions publiques de clôture** (Audenge et Arès)
  - 140 participants, 18 interventions du public
    - **+ 1 atelier spécifique** sur le thème des transports collectifs en site propre
  - 70 participants
  - **Documents de la concertation**
    - **1 500 dossiers du maître d'ouvrage** et **1 500 plaquettes** « bilan de la pré-concertation » mis à disposition du public
    - **45 000 flyers** distribués (dont 37 000 exemplaires en boîtes aux lettres)
    - **200 exemplaires d'affiches communicantes** (formats A4, A3 et 120x176cm)
    - **2 grands panneaux d'exposition-kakémonos** exposés dans les 8 communes, au CD33, à la COBAN, au SYBARVAL et pendant les temps d'échange
    - **25 registres de 50 pages** mis à disposition dans les 8 communes, au CD33, à la COBAN, au SYBARVAL et pendant les temps d'échange
    - **1 avis réglementaire** d'ouverture de la concertation affiché dans les 8 communes, à la COBAN, au SYBARVAL, à l'Hôtel du Département
    - **1 dossier de presse** remis lors de la conférence du 7 mai 2018, à France Bleu, TVBA, Sud Ouest, la Dépêche du Bassin, RCF et Aqui.fr
  - **Participation**
    - **2 113 pages** vues par visiteurs uniques sur le site internet
    - **382 lectures sur le site internet** pour la vidéo (visible aussi sur You Tube)
    - **1 631 connexions au site internet** avec un temps moyen passé sur la page de 4 minutes et 23 secondes
    - **1 718 questionnaires renseignés** (dont : 995 en ligne, 116 en réunions, 311 collégiens/lycéens, 181 usagers de trains, 52 personnes âgées, 51 personnes en insertion sociale, 12 dans un lieu public de vacances (public résidents secondaires et touristes))
    - **95 contributions uniques** et avis via 6 modes différents (site projet, par mail ou par courrier au CD33, sur gironde.fr, par mail ou par courrier à la garante, registres papier, adresse mail du projet, courrier au maire d'Audenge)

### 3. Bilan de la Garante

#### Madame Hélène SARRIQUET, garante de la concertation nommée par la Commission Nationale du Débat Public a présenté son bilan de la concertation

- **Remarque introductive** - *Comme je l'ai dit à plusieurs reprises lors de la concertation, ce n'est pas l'avis de la garante sur les scénarios et sur les propositions mais l'avis, comme l'entend la Commission Nationale du Débat Public, sur le déroulé de la concertation. Le rôle de la CNDP étant de cadrer et de voir si les concertations faites correspondent bien au souci du Ministère de faire participer le public. C'est dans ce sens que j'interviens.*
- **Avis de la garante sur l'information du public**

#### Une information constructive

- **La pré-concertation : outil d'information préalable**

*J'ai participé depuis le mois de septembre à cette concertation qui a commencé par une pré-concertation avec les associations et 9 ateliers thématiques. J'ai trouvé que l'information avait été riche et constructive. La pré-concertation a été un véritable outil d'information des acteurs locaux. Elle a eu l'avantage de bien préparer puis de communiquer en amont sur la concertation à venir.*

- **Une publicité assez large : presse, sites internet, distribution en porte à porte**

*La concertation qui s'est tenue de mi-mai à juin a fait l'objet d'une publicité large via la presse locale, les sites d'information du Département et des collectivités (COBAN et 8 communes). Le tout a été complété, à la demande de la Garante, par une distribution en porte-à-porte de 35 000 plaquettes. Même si la distribution n'est jamais efficace à 100%, cette action témoigne des efforts importants réalisés par le Département pour informer le public sur cette concertation.*

- **Une diversification des lieux d'information et de recueil d'avis du public**

*J'ai également pu constater la volonté d'information du maître d'ouvrage avec l'organisation des réunions et ateliers dans chacune des communes de la COBAN et non pas au siège du Département. Ces réunions territorialisées ont permis au public de chaque commune de participer. Le Département a également accepté de travailler avec les différents types de public ce qui a ouvert des temps d'échange avec les collégiens, les lycées, les personnes âgées, les entreprises et les touristes. Il faut souligner cette approche car les rapports de garants montrent que peu de maîtres d'ouvrage se lancent dans une information ciblée par type de population.*

- **Des modes participatifs variés et adaptés au contexte local.**

*Il y a eu lors de cette concertation des réunions type world café, des réunions publiques et des ateliers ouverts à tous sur inscription. D'autre part, le recueil de l'avis du public a pu se faire via différents types de supports adaptés aux différents publics de ce territoire. Des supports papiers (questionnaires, jeux, registres papier, etc.) et des supports dématérialisés (questionnaires, contributions, ...) ont permis à tous de participer. Je considère que les modes participatifs proposés étaient variés et adaptés au contexte local.*

- **Une volonté de transparence et d'accessibilité des informations**

*Le maître d'ouvrage a également mis à disposition en ligne sur la page dédiée au projet, les différentes études réalisées et tous les comptes rendus. Il a également accepté que les contributions des associations soient de suite sur son site internet et qu'elles soient présentées par ces associations lors de la pré-concertation et de la concertation proprement dite. Le système de questions/réponses et de FAQ proposé sur la page internet du projet a, d'autre part, permis aux personnes de s'exprimer. On a ainsi vu l'émergence de 60 questions différentes pour lesquelles le Département a également apporté sur cette FAQ des réponses adaptées. En ce qui me concerne, je considère donc que les supports d'information étaient adaptés.*

- **Mais un projet qui souffre d'absence de communication sur les coûts**

*Je mettrai un bémol sur cette information avec une insuffisance sur le volet des coûts. Cela s'explique aussi par le fait que la compétence « transports collectifs » a navigué en trois ans entre trois maitres d'ouvrage différents. La COBAN est devenue Communauté d'Agglomération en janvier 2018. Elle a, dès le début, porté des études relatives à la mobilité : schéma des mobilités et schéma des modes doux. Mais dans le dossier de concertation aux mois de mai-juin, on n'avait pas les engagements chiffrés pour chacun des modes de déplacement.*

- **Avis de la garante sur l'expression du public**

La participation du public : élément clé de la concertation, mais plus difficile - *On est dans un exercice plus difficile, qui est lié aussi au manque d'habitude en France, de la part des maitres d'ouvrage mais aussi de la part du public.*

- **La soif d'information a souvent pris le pas sur l'expression de propositions. De plus, les parties prenantes (MO et public) ont éprouvé une certaine difficulté à dépasser le stade de l'information et à susciter des propositions pour améliorer le projet.**

*On a assisté à une soif d'information du public, de documents, de questions posées qui ont parfois un peu occulté le caractère participatif des ateliers. Je souligne l'intervention de Monsieur REBIERE car il a fallu toute l'expérience du garant tuteur pour dire « stop à l'information », et pour dire qu'il fallait vraiment susciter les propositions du public. Pour mettre fin à cette soif d'information, des fiches thématiques ont été déposées sur les tables et on a pu passer à des ateliers participatifs qui ont été très constructifs et qui ont fait émerger des propositions du public.*

- **Le positionnement fort de quelques acteurs a sclérosé le débat sur une contre-proposition avec des variantes techniques.**

*Il me semble que le positionnement fort de quelques acteurs sur des variantes comme le tram-train, a un peu sclérosé les premières réunions publiques. Il est tout à fait normal que les associations veuillent présenter leurs propositions. Mais, on a également vu que certains publics étaient sur des attentes plus concrètes et peut-être moins complexes que celles de certaines associations.*

- **L'atelier tardif sur le TCSP (Transport Collectif en Site Propre) a toutefois permis une évolution des postures bénéfique à une vision élargie du projet.**

*C'est vrai qu'il a fallu attendre l'atelier spécifique sur le transport public organisé à la demande des garants et où le Département a accepté de faire venir un tiers expert extérieur, neutre, pour vraiment laisser la possibilité à une majorité de la population de s'exprimer sur des propositions très concrètes. Je ne porte pas de jugement, je constate simplement comment ça s'est passé.*

- **Un débat qui s'est ouvert peu à peu sur l'ensemble des déplacements durables du Nord Bassin et qui a conduit à l'émergence de propositions concrètes visant à améliorer tel ou tel scénario (FAQ, réunions publiques).**

*Il y a donc eu, à mon sens, une évolution de postures. Evolution contrainte certes par cet atelier. L'expert a donné la réalité des coûts, la hiérarchie des différents moyens de transport collectif en site propre. Et cette évolution contrainte, à mon sens, a quand même été bénéfique puisqu'elle a permis de repositionner le débat sur le projet global. A mon sens, le public qui était focalisé sur les 3 scénarios routiers, sur le transport collectif en site propre, a pu co-construire et débattre sur des propositions plus concrètes qui le concernaient plus précisément et qui pouvaient participer à l'amélioration de son cadre de vie. De mon point de vue, cette concertation a donné lieu à une bonne information et elle a donné au final l'occasion, un peu à tous, de s'exprimer et de faire des propositions concrètes.*

*Au final, chacun a pu s'informer.*

- **Avis de la garante sur les réponses du maître d'ouvrage**

Des réponses aux demandes de la garante et du public

- **La disponibilité et la réactivité constante du maître d'ouvrage.**

*En ce qui me concerne, j'ai pu constater la disponibilité et la réactivité constante du maître d'ouvrage.*

- **L'enrichissement de la concertation aux contributions des associations.**

*Le maître d'ouvrage a accepté les contributions et ce dès la pré-concertation. Je pense que c'est très bien. Chacun a pu s'exprimer sur des choses construites.*

- **L'ouverture du dossier de concertation aux possibilités d'évolution sur le point spécifique du TCSP et la tenue d'un atelier spécifique.**

*Si certains ont regretté que les scénarios du dossier de concertation ne portent pas ou ne relèvent pas d'une de leurs propositions, notamment sur le transport collectif en site propre, je pense qu'il est de la responsabilité du maître d'ouvrage d'établir les scénarios. Je souligne que ce dernier a fait l'effort dans le dossier de concertation d'évoquer ce problème de transport collectif en site propre. D'autre part, sa position a, me semble-t-il évolué. En tout cas, il a pris conscience de l'enjeu que cela représentait pour une partie de la population. Ce thème du transport relève également d'une compétence qui vient d'être prise par la COBAN. Cette collectivité commence à réfléchir et avance très vite avec, pour premier objectif, une délégation de service public au 1<sup>er</sup> septembre 2020. L'organisation d'un atelier spécifique sur le transport collectif en site propre a été une réponse du Maître d'Ouvrage. Il aura permis l'expression de tous sur ce volet spécifique de la mobilité.*

- **Des réponses aux questions du public.**

*On a pu constater, à travers la FAQ notamment, que le Département a fait l'effort de répondre à chacune des contributions. La page internet du projet et les différents supports ont généré une centaine de contributions capitalisées puis traitées dans la FAQ par l'intermédiaire de 60 questions différentes. Ces contributions ont donc fait l'objet de réponses écrites de la part du Département via le site internet. Je pense là aussi que les réponses écrites engagent le Département et le maître d'ouvrage vis-à-vis du public et témoignent de son investissement. Les réponses peuvent être perçues parfois comme incomplètes par certains publics mais, il y a eu des réponses.*

- **Au fil de la concertation, une bonne coordination du maître d'ouvrage de la concertation avec les autres maîtres d'ouvrage pour apporter des réponses communes.**

*A mon sens, le Département a amené un bon niveau de réponse aux questions posées. Il également fait l'effort de se coordonner avec les maîtres d'ouvrage dans la formulation des réponses proposées.*

#### ○ **Avis de la garante sur le déroulé de la concertation**

- **Le partage d'un constat commun : le pire serait de ne rien faire**

*Cela a été souvent dit, à des degrés différents selon les associations et les publics.*

La pré-concertation a permis de dégager **6 enjeux importants** qui ont été repris tout au long de la concertation :

- La préservation du cadre de vie
- La préservation des milieux naturels
- L'amélioration des offres de déplacement
- L'alternative à la voiture
- La sécurisation des déplacements et des interventions de secours
- Le lien du projet avec le développement du territoire
- L'accessibilité physique et géographique des infrastructures et des services

- **Sur la base de ces 6 enjeux, il y a eu un consensus sur :**

#### **1) Les transports en commun :**

- Sur les nécessaires besoins d'amélioration de l'attractivité de l'offre, des fréquences, des coûts, des dessertes, du temps de transport, du confort, d'accessibilité, de développement.
  - Sur les dessertes efficaces du territoire avec la mise en œuvre de navettes.
  - Sur les équipements et services adaptés nécessaires dans les pôles d'échange et les carrefours de mobilité.
  - Sur des voies de transport en commun pour partie en site propre.
- ⇒ Ce consensus a été établi sur le fond d'un constat : l'insuffisance de l'offre actuelle, le manque d'adaptation des horaires aux heures de pointe, le manque de lien avec les TER, le manque de transports collectifs le soir, etc.

**2) Les modes actifs** : le besoin de continuité des itinéraires cyclables, l'accessibilité des pistes cyclables, des offres de services adaptés.

- ⇒ Sur la base d'un constat d'insécurité de déplacement, de manque de pistes cyclables, d'absence d'éclairage, d'offre insuffisante de stationnement notamment.

**3) La voirie** : la thrombose de la RD3 et la nécessité d'apaiser la circulation sur le RD3.

- ⇒ Sur la base d'un constat où les gens considéraient que la RD3 était trop dangereuse, trop chronophage, trop de feux rouges, en permanence en travaux et avec un manque de parkings notamment l'été.

- **Des interrogations sur les modalités et la temporalité des réalisations projetées.**

*C'est vrai que l'absence d'engagement des maîtres d'ouvrage en matière de transport collectif, parce que cela arrive assez tôt dans la procédure, a un peu entretenu l'inquiétude des usagers, mais je pense que l'établissement et l'élaboration de la délégation de service public en 2020 devrait permettre d'avancer sur ce point.*

- **Des divergences sur :**

- **Le mode sociétal souhaité**

*C'est un type de divergence que l'on retrouve dans la plupart des grands projets de développement qui sont à l'heure actuelle à l'étude en France. La question fondamentale est la suivante : faut-il se déplacer à tout prix ? Il y a une expression de cette théorie, peut-être maximaliste, mais qui a le mérite d'apporter un regard neuf ou renouvelé sur nos modes de vie. Faut-il continuer la voiture ? N'y a-t-il pas d'autres solutions ? La seule concession dans ce thème a été celle faite aux transports collectifs et aux modes doux.*

- **Les transports en commun**

*Certains ont systématiquement parlé de rentabilité de la solution tram-train en disant que c'était une solution immédiate et rentable et cette position a été un peu contredite à la fois par le public mais aussi par l'expert d'EGIS. Je ne porte pas d'appréciation sur ce point, seulement un constat.*

- **Les conditions de préservation des milieux naturels**

*Les craintes de détérioration de l'environnement dans les 3 scénarii proposés et la volonté de mieux protéger notre environnement. Ce point a été important, il faudra y faire attention pour tout développement du projet.*

- **La question de la protection du cadre de vie**

*Un débat également controversé sur ce point avec une position NIMBY (Not In My BackYard - pas dans mon arrière-cour) de certains habitants, parfois des derniers arrivants sur le territoire : On arrive sur un site, un environnement qui nous plaît et on veut plus que cet environnement change.*

Éviter l'étalement urbain également. Mais lorsqu'on parle de la densification, ce que propose la loi ALUR et SRU, on observe également une levée de boucliers : pour certains, la protection du cadre de vie consiste à laisser le Nord Bassin d'Arcachon avec des petites maisonnettes comme on l'a connu dans le temps. Il y a donc des positions très affirmées dans un sens et dans l'autre. Cela pose la question du débat qu'il faudra avoir sur l'articulation avec les documents d'urbanisme, sur le SCOT qui est à refaire et les différents PLU.

○ **La question d'un nouvel itinéraire routier**

Pour certains, il faut limiter les déplacements routiers à l'indispensable. Toute nouvelle route est inutile et ne fera qu'aggraver le trafic. Par contre, certains sont conscients qu'on est dans un contexte d'étalement urbain.

La question de l'impact écologique sur la faune et la flore d'une nouvelle voie littorale inquiète une partie importante de la population.

Des solutions divergentes ont été apportées par rapport au projet, qui compensent aussi les convergences qu'on a présentées antérieurement. Elles ont eu le mérite de reposer le débat à un niveau plus global et de ne pas s'arrêter qu'aux scénarios routiers.

● **Des attentes particulières**

Les gens ont proposé des améliorations ponctuelles :

- Le traitement des raccordements au nord et au sud
- Le contournement de Lège Cap Ferret
- La prise en compte des riverains (Lubec à Audenge - Lanton)

Il y en a eu d'autres comme la meilleure desserte du Lycée d'Andernos, la création d'une ligne toute l'année sur le Porge et Lacanau, l'évocation d'une liaison maritime, faire payer l'entrée de la Presqu'île Cap-Ferret, etc.

● **Des attentes sur des thèmes plus globaux. Par exemple :**

- Sur l'environnement : notamment essayer de favoriser les lampadaires solaires, de recréer des zones avec du bois mort pour permettre à la faune et la flore de s'y développer, bien recenser les espèces faune et flore, prévoir des passages à faune.
- Des équipements complémentaires de mesures anti-bruit.
- Des idées de réserver la RD3 aux transports en commun, de limiter l'usage des poids lourds sur cet axe.
- D'organiser des bases logistiques à l'entrée des communes.
- Etc.

Voilà cette richesse des propositions qui a émergé, avec souvent en toile de fond l'idée qu'il vaut mieux préférer une solution imparfaite mais qui vienne rapidement qu'une solution parfaite qui ne viendrait peut-être jamais.

○ **Recommandations au maître d'ouvrage sur les modalités d'information et de participation du public jusqu'à l'enquête publique**

● **Poursuivre le travail en synergie avec les autres maîtres d'ouvrage afin de bâtir conjointement un projet global chiffré et un calendrier des réalisations.**

On s'aperçoit que c'est beaucoup plus riche, plus efficace et que même si les compétences sont éclatées, il faut que les maîtres d'ouvrage se rappellent que la problématique posée est une problématique globale, et qu'il ne faudrait pas que chacun s'enferme dans sa seule compétence.

● **Travailler à l'amélioration du projet global sur la base du constat, du consensus, attentes, avis, analyses partagées et divergence exprimées**



- **Fédérer les acteurs de l'environnement pour avancer conjointement sur les différents modes de déplacements tout en préservant au mieux les milieux naturels.**

*Car plus on avancera dans les études, plus la question de l'environnement se posera. Il est difficile de s'exprimer sur l'environnement, mis à part en termes de craintes tant que les études ne sont pas réalisées, et ces études se feront en préparation du dossier d'enquête publique ou des dossiers préalables à la réalisation. Je pense qu'il faut continuer à travailler avec les différentes associations pour préparer ce terrain.*

- **Répondre aux attentes du public afin de poursuivre le dialogue dans les prochaines étapes du projet.**

*Dialogue qui n'est pas toujours facile lorsqu'il s'agit de co-construire.*

**Ce que je peux dire en conclusion**, c'est que le projet de déplacements durables du Nord Bassin ne se réduit pas à des scénarii routiers, que tous les modes de transport doivent être améliorés avec un phasage, notamment pour un meilleur service de transport collectif, que la mise en place d'un TCSP doit constituer, à mon sens, un projet abouti et de long-terme, mais qu'il peut y avoir des sections et portions de mise en site propre du transport en commun et je pense que cela peut être très porteur. La question pour moi du nouvel axe routier découle de l'avancée sur les autres modes de transport, et reste entière et posée.

➤ **Monsieur Alain RENARD, Vice-président du Département, a ajouté deux précisions sur le bilan présenté par Madame Hélène SARRIQUET :**

*Je souhaite juste, en complément :*

- *Évoquer le fait que **les points soulevés par Madame SARRIQUET correspondent à la stratégie mise en œuvre par le Département** en termes de pré-concertation et sur le fait qu'un certain nombre de responsabilités ont évolué dans le temps en termes de maîtrise d'ouvrage.*
- *Rappeler de la manière la plus claire possible que depuis le départ, le Département a bien situé ce dossier comme étant **un Projet de Déplacements Durables** pour cette partie du Nord Bassin et non pas comme un nouveau projet d'infrastructure routière.*
- ***Par rapport à la question des coûts**, on est toujours dans une position difficile. Si on donne des prix très précis, on est suspecté de vouloir orienter sur des formules critiquables un projet déjà bouclé. Nous avons donc fait le choix d'ordres de grandeur pour assumer l'idée que tout n'est pas déjà arrêté.*

## 4. Compte-rendu du Maitre d'Ouvrage

### ➤ Monsieur Alain LEDUC, Chef de projet du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin du Département :

- A tout d'abord présenté **la structure générale de l'arrêté du 16 octobre 2018** adressé et remis aux participants – un document qui se structure en deux volets distincts :
  - **L'approbation du Bilan** présenté par Madame SARRIQUET, garante de la concertation
  - Les précisions sur les **mesures à mettre en œuvre par le maitre d'ouvrage** suite à ce temps de concertation préalable
- A exposé les enseignements de la concertation (cf. Section N°4 du document) – Des enseignements en lien avec la présentation de Madame SARRIQUET :
  - **Consensus sur la nécessité de développer les transports en commun mais des questions sur leur forme et les modalités de mise en œuvre**
  - **Consensus sur la nécessité de promouvoir les mobilités douces et les modes de déplacement actifs**
    - Apaisement de la RD3 en faveur de ces usages
    - Développement d'itinéraires cyclables et piétons en assurant une continuité de ces modes de déplacement
  - **Inquiétudes concernant un projet routier et ses impacts éventuels**
    - Extension de l'urbanisation, impacts sur les milieux naturels et les zones résidentielles, etc.
  - **Questionnements sur le calendrier décisionnel et de mise en œuvre et sur le coût du projet**
  - **Implication nécessaire des différentes collectivités**
- A présenté ensuite les **mesures à mettre en œuvre par le maitre d'ouvrage pour tenir compte des enseignements** de la concertation (Cf. Section N°6 du document) :
  - **Principes généraux des collectivités** qui :
    - Confirment leur **volonté de faire évoluer le système des mobilités actuel** vers un système qui favorise les modes alternatifs à la voiture :
      - Transports en commun et mobilités douces
    - Confirment leur **volonté de poursuivre l'apaisement de la circulation** sur la RD3 et dans les centre-bourgs
    - Valident **l'opportunité de poursuivre le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin sur la base des scénarios 2 et 3** - Ces 2 scénarios ont été reconnus par une grande majorité des participants (questionnaires, etc.) comme étant les plus aptes à faire évoluer le système des mobilités existant en faveur :
      - Des transports collectifs,
      - De l'apaisement de la circulation sur la RD3,
      - Du développement de la vie locale et des modes actifs dans les centre-bourgs.
    - Confirment leur **volonté de maîtriser les enveloppes urbaines** et de l'intégrer dans leurs documents d'urbanisme
    - Proposent **d'associer les acteurs de l'environnement aux analyses** pour préserver au mieux les milieux naturels

- Mesures **qui vont être mises en œuvre pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation**

- Renforcer **l'attractivité des transports en commun** (COBAN - Région) :
  - Améliorer l'offre de lignes régulières
  - Articuler avec le transport de proximité (notamment le transport à la demande) géré par la COBAN
  - Mieux coordonner l'offre TER et améliorer le rabattement vers les gares
  - Poursuivre l'aménagement des pôles d'échanges intermodaux
- Renforcer **l'usage des modes actifs**, dont la marche à pied (communes avec COBAN et CD33) :
  - Réaliser des aménagements en faveur des modes actifs (continuité et sécurité des cheminements, priorisation des modes actifs)
  - Engager une réflexion sur le stationnement automobile pour orienter vers les modes doux (notamment au droit des pôles d'échange).
- Renforcer **l'usage du vélo** (COBAN avec communes et CD33) :
  - Prévoir une programmation pluriannuelle pour la mise en œuvre du schéma des modes doux (sécurisation du réseau de pistes cyclables notamment)
  - Réaliser plus de stationnements sécurisés et proposer des conditions d'accueil vélo attractives (la COBAN réfléchit actuellement à des expérimentations sur différents sites)
  - Améliorer le report modal sur les pôles générateurs de déplacement
  - Sensibiliser et inciter à l'évolution des comportements (jeunes, entreprises, etc.)
  - Poursuivre les démarches engagées en faveur de la sécurité, la santé, l'autonomie, etc.
  - Développer des itinéraires cyclables et piétons accessibles
- **Poursuivre les projets initiés par les communes** en vue d'apaiser la circulation routière sur la RD3 en la transformant en rue pour des usages urbains :
  - Mettre en perspective les travaux déjà réalisés
  - Identifier des aménagements à poursuivre et des mesures à prévoir
- Étudier **un projet de nouvelle voie en arrière des communes** (sur la base de scénarios 2 et 3)
  - Rechercher une option de tracé de moindre impact environnemental
  - Rechercher un tracé en concertation avec les communes et habitants, et partager les inventaires (milieux naturels) avec les acteurs de l'environnement
  - Intégrer un raccordement à l'A660 et envisager un prolongement au Nord vers Lège pour faire la liaison avec le Médoc
  - Maîtriser l'urbanisation en cas de réalisation d'une nouvelle route
  - Évaluer les impacts sur la santé et les milieux (naturels, humains, ...)
- Approfondir la **réalisation de pôles d'échange de centralité ou plus éloignés.**

*Tout au long de la concertation, on est revenu sur l'importance de ces pôles d'échange pour permettre des modifications de comportement dans les modes de déplacement. Il y en a qui existent déjà sur le territoire, et d'autres qui sont envisagés dans le schéma des mobilités approuvé par la COBAN en début d'année 2018. Le PDDNB capitalise ces dispositifs et prévoit des pôles d'échange supplémentaires en arrière des zones urbanisées.*

- Prendre en compte les **recommandations de la garante** sur les modalités d'information et de participation du public pour la poursuite du projet
  - Poursuivre le travail en synergie avec les autres maîtres d'ouvrage
  - Améliorer le projet global en tenant compte des avis et contributions du public

- Associer les acteurs de l'environnement aux analyses
  - Continuer le dialogue engagé pour répondre aux attentes du public
- A indiqué la présence d'annexes au sein de la section N°8 du document.
- Des annexes qui reprennent des éléments mis en ligne sur la page du projet :
- FAQ
  - Réponses aux questions posées par les participants
  - Synthèses des questionnaires proposés tout au long de la concertation
  - Propositions formulées par les participants qui ont fait l'objet d'un document de synthèse présenté lors des deux dernières réunions publiques les 27 et 29 juin 2018.

## 5. Suites de la concertation

**Madame Katarzyna Czora, Cheffe de Projet chez Neorama, a présenté les suites envisagées pour la démarche de concertation :**

*Pour prendre en compte les recommandations de la Garante et mettre en œuvre les enseignements que le Maître d’Ouvrage tire de la concertation, le Département a réfléchi à un dispositif permettant d’assurer l’information et la participation des acteurs du territoire et du grand public jusqu’à l’enquête publique.*

Il est prévu **2 phases de travail** :

- Une **première phase de travail avec les acteurs du territoire** qui s’organise autour de **2 volets** :
  - **Un comité de suivi environnemental composé de 3 groupes d’acteurs dédiés à l’environnement** :
    - **Acteurs institutionnels** (Conservatoire du Littoral, Conservatoire Botanique Sud Atlantique, Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne ainsi que les représentants des différents SAGEs)
    - **Acteurs associatifs** (Cistude Nature, LPO Aquitaine, SEPANSO (représentant local FNE), représentant de la forêt, le CEBA en tant que représentant des associations locales)
    - **Services de l’État** (incluant les services « défrichement » et « Eau et Nature » de la DDTM33, la DREAL Nouvelle Aquitaine ainsi que l’AFB)
  - ⇒ **Objectif** : assurer le suivi des études et veiller à la bonne prise en compte des enjeux environnementaux.
  - **8 groupes d’acteurs communaux (1 par commune) composés de représentants de chaque groupe d’acteurs, par exemple** :
    - **Acteurs associatifs et socio-économiques** (associations membres du CEBA et autres, entreprises, commerçants, forestiers, chasseurs, handicapés, SDIS, DFCI, tourisme, FNAUT, Cobartec, etc.)
    - **Représentants des maîtres d’ouvrage** (communes, COBAN, Département, Région ?)
    - **Riverains et usagers** (usagers de la RD3, propriétaires fonciers, habitants et usagers des quartiers proches des couloirs envisagés, etc.)
  - ⇒ **Objectif** : travailler sur des questions d’usages, nourrir le travail du comité de suivi environnemental
  - **En parallèle : le Comité consultatif**
    - format actuel
    - réuni à chaque étape clé de la concertation
- Une **seconde phase de travail** avec le public qui commencerait plutôt au 2<sup>e</sup> semestre 2020 et dont l’objectif serait de préparer l’enquête publique sur le projet et de répondre préalablement aux questions des acteurs et du public.
  - **Réunions publiques**
    - 2<sup>e</sup> semestre 2020
    - Forme à déterminer
    - Objectif : préparer l’enquête publique sur le PDDNB et répondre préalablement aux questions des acteurs du territoire et du grand public
  - **Page internet**
    - Tout au long de la démarche
    - Calendrier, comptes rendus des réunions, etc.
- **Est envisagé le calendrier suivant** :
  - **Phase 0 ou préparatoire** qui commence avec la réunion du Comité Consultatif du 5 décembre.

- **Première réunion du Comité de suivi environnemental et première série de réunions des groupes communaux** (1 réunion / commune) pour présenter ces mêmes éléments : déroulement de la concertation préalable, bilan de la garante, enseignements tirés de la concertation et mesures à mettre en œuvre par le maître d'ouvrage.
  - Phase de travail avec les acteurs du territoire sur l'année 2019 avec 3 réunions de Comité de suivi environnemental et 3 séries de réunions avec les groupes communaux.
  - Réunions de bilan
  - Travail avec le grand public au 2<sup>nd</sup> semestre de l'année 2020
- **Un participant** a demandé à ce que soit précisée la diapositive sur la composition du Comité de suivi environnemental.
- **Alain RENARD** – *S'il apparaît aux uns ou aux autres que telle ou telle structure pourrait être utilement associée, il conviendra de nous le faire savoir pour que l'on puisse éventuellement faire évoluer la composition du Comité de suivi environnemental.*

## 6. Tour de table des participants et échanges

➤ **Monsieur Joël CONFOULANT, Représentant de l'Interclub qui réunit les dix associations de clubs d'entreprises du Bassin d'Arcachon en Val de l'Eyre** – *Nous trouvons jusqu'à présent que la part d'expression des entreprises n'est pas suffisamment prise en compte. La démarche qui a été faite pour nous écouter aux réunions publiques nous paraît très bien, si ce n'est que les horaires d'ouverture à ce public n'étaient pas forcément compatibles à l'exercice des entreprises. Ce n'est pas négligeable par rapport à d'autres expressions qui sont beaucoup plus représentées. Je vois dans le rapport de Madame la Garante que la notion d'entreprise n'est pas forcément soulignée. On parle souvent d'acteurs de l'environnement. Il y a d'ailleurs un Comité spécifique réservé à l'environnement, mais pourquoi ne pas faire un Comité spécifique réservé à l'économie parce que la mobilité des entreprises est indispensable. Je pense que cela mériterait, puisque nous sommes les acteurs économiques réels, que nous puissions avoir une expression sur notre demande. La mobilité des agents économiques est indispensable à la richesse et au développement économique de notre région, qui est déjà handicapée par sa forme géographique. On est en train de concentrer un développement démographique très important sans forcément l'anticiper et vivre avec ce qui existe.*

⇒ **Réponse d'Alain RENARD** – *Merci d'avoir cette expression pour la globalité des structures commerciales et artisanales des entreprises du Bassin d'Arcachon. Je rappelle que dès la pré-concertation, nous avons souhaité être à la fois proches du territoire, et on a sollicité une expression globale. Nous attendons avec une certaine appétence, l'apport d'une compagnie consulaire un peu référente, une contribution structurante par rapport à ces enjeux. Si on est sur des modes d'organisation à la fois inter-associatifs et socio-économiques, c'est qu'on est sur une mesure partagée. Il y a l'organisation spécifique autour des volets environnementaux car il y a des aspects très réglementaires en la matière, des passages obligés, des contraintes absolues et il est donc essentiel que nous ayons une formulation plus aboutie (Cf. dossiers existants sur les grandes infrastructures où le volet environnemental est réellement un point nodal).*

➤ **Monsieur Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC**

- **A relevé en premier lieu la limite de la démarche de vis-à-vis de la compétence du Département de la Gironde en matière de transports en commun.**

*Dès le début du rapport, Madame la Garante relève toute la limite de la démarche du Département en disant qu'il a souhaité repenser globalement et durablement le modèle de déplacements « tout voiture » et apporter la concertation sur un projet global de déplacements durables sur le Nord Bassin d'Arcachon tout en n'ayant que la compétence routière. Ce qui explique que dès le départ, le Département ne pouvait proposer des transports en commun originaux et répondant aux besoins des habitants, puisque ça ne relève pas de sa compétence, d'où les 3 scénarios routiers sur lesquels le Département, sous la pression des citoyens, a essayé de coller des transports en commun qui nous semblent inefficaces et qui ne résoudront aucun des problèmes soulevés. A la page 18, vous soulignez le besoin de transports en commun, l'insuffisance de l'offre actuelle qui donne le sentiment que sans voitures, on ne va nulle part.*

- **A évoqué un manque d'objectivité de la Garante quant au rapport fourni, notamment sur la solution de tram-train défendue par la COBARTEC.**

*Je soulignerai le manque d'objectivité dès que sont abordées les solutions alternatives et des erreurs – volontaires peut-être – qui soulignent le manque d'objectivité ou involontaires, qui traduisent, à ce moment-là, un manque de rigueur évident. Par exemple, pourquoi qualifiez-vous la COBARTEC d'association de cheminots ? Je n'ai pas compris. Monsieur LEDUC, vous avez reçu Monsieur Bayrand et Monsieur Colnée et ce ne sont pas des cheminots. Le professeur Ivan LAVALLEE qui a fait toute la concertation n'est pas un cheminot. Monsieur Michel TAVERAT qui est à l'origine de la création de la COBARTEC n'est pas un cheminot,*

et la grande majorité des militants de la COBARTEC non plus. Vous a-t-on mal renseigné ou est-ce volontaire ? Je ne sais pas.

Vous avez toujours affirmé, Madame, qu'il n'était pas question pour vous de prendre parti, heureusement, pour un projet ou un autre. Mais vous avez dans ce rapport minimisé le projet de la COBARTEC de tram-train. A la page 21 : « Un tram-train n'est pas la seule réponse à un besoin de transport. Le TCSP et la solution tram-train constituent, du point de vue du spécialiste d'EGIS, une des réponses très performantes ». Il valorise donc quand même le projet de tram-train. Vous parlez de 15 000 voyageurs par jour, et cela ne veut rien dire. D'où sortent ces chiffres ? 15 000 voyageurs pour une ligne de 200 kilomètres ? De 20 kilomètres ? Cela ne veut absolument rien dire. Entre Arès et Fature, il y a 21 kilomètres, ce qui représente 700 voyageurs par kilomètre et par jour. La ligne ferroviaire Bordeaux-Arcachon qui est la première ligne TER de toute l'Aquitaine compte 10 600 voyageurs/jour pour 60 kilomètres en double voie, ce qui ramène le trafic à 88 voyageurs/jour et par kilomètre. Donc il faudrait obliger sur le Nord Bassin à avoir huit fois plus de voyageurs par kilomètre de voie que sur la première ligne régionale de l'Aquitaine, ce qui est complètement aberrant, sachant aussi que le coût d'exploitation d'un tram-train est trois fois moins élevé que le coût d'un train. Tout cela est aberrant. Alors heureusement, je me réjouis, car vous avez dit plusieurs fois que vous ne preniez pas parti parce que sinon, comment auriez-vous traité le projet de tram-train. Vous avez dit, lorsque nous avons présenté le projet de tram-train qu'il y avait des oppositions, mais j'ai surtout entendu beaucoup plus d'oppositions pour les trois scénarios routiers. Bien sûr, aucun projet ne peut faire l'unanimité, mais les projets routiers ont marqué beaucoup d'oppositions dans les salles, et nous n'avons pas pu présenter notre projet, il a fallu s'infiltrer dans les discussions pour en parler, parfois élever la voix.

- **A émis des critiques quant à la pertinence des projets proposés.**

Nous pensons que les projets qui sont proposés ne peuvent pas résoudre les problèmes dès demain et rapidement à l'avenir. On voit tous les problèmes qui se jouent en ce moment sur la taxe carbone et autres. Sur le Bassin d'Arcachon, notamment sur le Nord Bassin, on ne peut pas se déplacer si on n'a pas de voiture. Donc il faut absolument des transports en commun performants, et ce n'est pas avec ce que vous proposez...

- **Est revenu sur la viabilité de la proposition de tram-train défendue par la COBARTEC.**

Vous avez aussi parlé du coût du tram-train. Vous ne le connaissez pas mais nous, on le connaît. Vous n'allez pas sur les coûts que l'on propose. Sur l'attente des citoyens, sur la rapidité de mise en œuvre, je conteste tout cela. Nous pensons que notre projet pourrait être réalisé beaucoup plus vite et à moindre coût.

⇒ Une remarque est formulée vis-à-vis des propos de M. Etchessahar, rappelant que la voix de la COBARTEC a été représentée et entendue lors des divers débats de la démarche de concertation.

➤ **Monsieur Michel DAVERAT, représentant de la SEPANSO a rappelé la nécessité de prendre en considération la variable du climat dans les discussions.**

Je voudrais faire une remarque générale au nom de la SEPANSO. Nous saluons la méthode de la démarche de concertation, nous l'avons toujours dit et nous en sommes satisfaits. A ce stade, il apparaît que la protection de l'environnement et la sauvegarde de la biodiversité ont l'air d'être prises en compte par le public et on le ressent dans les réponses apportées. Par contre, **il y a un grand absent : le climat**. A part dans l'arrêté départemental du Président qui cite le PCAET, on ne parle pas et on voit que le public est très éloigné de ce problème de l'augmentation des gaz à effet de serre. Cela nous interpelle, car cela signifie qu'on n'a pas bien fait notre travail et qu'il y a encore beaucoup à faire pour mettre ce problème en avant puisque pour la SEPANSO, il y a deux problèmes importants qu'on met sur le même plan : les émissions de gaz à effet de serre et la biodiversité. Je souhaitais juste en préambule de la discussion poser ce problème de cette manière.

⇒ **Réponse d'Alain RENARD – Il est évident que ce volet climat se doit d'être traité en tant que tel. Il importera que l'on puisse l'intégrer dans la démarche. Par rapport à cela, il y a parfois à poser des**



questions que l'on ne se pose pas immédiatement. On est effectivement sur des enjeux pour la planète pour demain et il n'y a pas qu'une réponse immédiate, il faut également intégrer des enjeux qui dépassent un territoire donné ou un échéancier immédiat.

➤ **Madame Marie-Hélène RIQUIER de la CEBA a demandé à ce que soit précisée la définition de la notion de « déplacements durables »**

*Je voudrais commencer par une question, un vrai pavé dans la mare. Je voudrais savoir ce que signifient les « déplacements durables ». J'ai participé à toutes les réunions l'année dernière, je n'ai toujours pas compris ce que cela signifie. Donnez-moi une définition dans ses limites spatiales et temporelles.*

- ⇒ **Réponse d'Alain RENARD** – *Le terme de déplacements durables, pour nous béotiens qui nous penchons aussi sur d'autres thématiques dans notre vie quotidienne, exprime le fait qu'aujourd'hui, on ne peut pas traiter le sujet des déplacements sans se préoccuper des moyens de déplacements et de leur impact sur la planète.*
- ⇒ *Le deuxième élément, c'est de s'interroger sur le support du déplacement et les évolutions par rapport à la façon de se déplacer. Je le figure : aujourd'hui, un déplacement se fait avec des produits issus du pétrole. Demain, quelles motorisations utiliserons nous et quels impacts auront-elles en termes de gaz à effets de serre ?*
- ⇒ *Il y a également le fait qu'aujourd'hui, on peut avoir 18 ou 20 ans et la capacité de se déplacer d'une certaine façon parce qu'on dispose d'une certaine force physique dont on ne disposera plus quand on aura 80 ans. Il faut donc également réfléchir en tenant compte des différents publics et de leur âge.*
- ⇒ *Il y a également la problématique d'accessibilité des services publics : Aujourd'hui, ils sont physiquement accessibles à 500 mètres, 2 kilomètres, 10 kilomètres. Demain, comment fera t-on si ils se trouveront à 40 kilomètres ?*
- ⇒ *La notion de déplacements durables ne figure pas dans le dictionnaire académique, mais il figure dans le cadre de certains positionnements en la matière. Ce qui m'intéresse est de mesurer de quelle façon aujourd'hui un certain nombre de personnes se situent par rapport à leurs déplacements et comment ils le voient demain ? Aujourd'hui, on a un système qui conduit à un tout-voiture. Est-ce que demain, les gens seront prêts à reléguer leurs pulsions de déplacements, et à envisager d'autres solutions ? Sur le bottom-up, c'est aussi comment des citoyens, pas uniquement ceux qui pensent pour leur compte, seront acteurs par rapport à ces enjeux-là. C'est une définition à la Renard, une hypothèse de départ et j'attends qu'elle soit amendée à travers la concertation mise en place pour que les uns et les autres nous disent « ça pourrait être ça ».*

➤ **Madame Marie-Hélène RIQUIER** - *Ça c'est la première partie de réponse, mais quelle est votre définition dans l'espace, quand vous nous proposez trois scénarios de route qui relie Biganos à Arès, enfin plutôt Querquillas et peut-être même avant car d'après mes informations auprès de la commune d'Andernos, cela ne passera pas par Andernos. Cela veut dire que les déplacements durables du Nord Bassin, ce n'est qu'une portion minime du territoire de la COBAN.*

- ⇒ **Réponse d'Alain RENARD** – *Ah ? C'est donc déjà terminé ? On sait déjà par où cela passe ? Rien n'empêche d'élargir la réflexion. Le Département de la Gironde engage une réflexion autour de ce Plan de Déplacements Durable du Nord Bassin d'Arcachon, la réflexion est libre. Si désormais on évoque une liaison vers l'autoroute A660 ou pour contourner Lège, cela témoigne de notre capacité à faire évoluer notre copie et à entendre un certain nombre de demandes en la matière. Nous faisons évoluer le périmètre de la réflexion. D'autre part, nous ne pourrions pas dire aux Girondins que le Département ne peut pas se préoccuper de la question de la mobilité parce qu'il n'est pas compétent*

en matière de transport. Une infrastructure routière fait partie d'un tout que l'on désigne par le terme « mobilité » et qui nécessite de mettre autour de la table ceux qui possèdent une compétence en la matière. Il s'agit donc des autres collectivités, la Région Aquitaine, la COBAN et les communes.

⇒ **Complément d'Alain LEDUC sur la remarque de Madame RIQUIER** – Je souhaite apporter un élément de réponse sur la notion de scénarios routiers. Je vous invite à aller regarder l'annexe N°4 du compte-rendu qui a été établi et qui rapporte toutes vos propositions. Rien qu'en lisant cela, vous comprendrez que le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin ne traite pas que de déplacements routiers. Cette annexe témoigne que le projet a su faire émerger de nombreuses propositions concernant tous les modes de déplacements : les transports collectifs, les modes actifs, etc. Cela démontre que le projet et la concertation a permis d'ouvrir largement le champ de la réflexion.

➤ **Madame Marie-Hélène RIQUIER** - Pour l'élargir au maximum et avoir une vue d'ensemble, cela ne pourra être fait que dans le cadre des réflexions qui conduisent à la rédaction du futur SCOT.

⇒ **Réponse d'Alain RENARD** – Je crois, Madame, que cela a été évoqué à maintes reprises lors de nos différentes réunions. Je l'ai moi-même présenté devant la COBAN, lors des réunions publiques, en disant qu'une des conditions de la mise en œuvre d'un projet de ce type était un document d'urbanisme qui acte la politique urbaine des collectivités. Qu'il s'agissait d'un des éléments indispensables pour avoir une crédibilité par rapport à la démarche.

➤ **Madame Marie-Hélène RIQUIER** - Si c'est vraiment ce que vous pensez, cela ne colle pas du tout avec votre planning, parce que le SCOT n'a même pas encore démarré.

⇒ **Réponse d'Alain RENARD** – Nous avons clairement dit qu'un certain nombre de décisions dépendront de ce que sera le contenu du SCOT. Nous travaillons sur un certain nombre d'hypothèses avec les collectivités en charge du SCOT. On ne peut pas avoir des orientations qui seraient contradictoires. Un projet de cette ampleur est soumis à un certain nombre d'impératifs environnementaux, d'autorisations de l'État, de conditionnalités qui, s'ils ne sont pas satisfaits, ne nous permettront pas d'obtenir les autorisations nécessaires pour le mettre en place. Les associations présentes ici le savent très bien. Nous avons posé ces éléments-là comme une conditionnalité objective qui fait que si ces éléments ne sont pas satisfaits en matière de ZPENS (zones de préemption sur les espaces naturels sensibles), de zone humide, de rectification en matière d'hydrologie, en termes de préservation d'espaces agricoles, de fonctionnalité par rapport à des trames vertes, le dossier ne pourra pas aboutir. Or, ces éléments-là, ce n'est que le SCOT qui pourra les formaliser.

⇒ **Remarque complémentaire de Frédéric PERRIERE** – Pour répondre à votre première question sur le concept de déplacements durables, il y a une phrase qui est importante dans la décision que prennent les collectivités, c'est l'engagement du point 6.1 du document : « les collectivités visent une réduction significative de la part de la voiture, notamment une réduction de moitié de la part du trafic sur la RD3 en 2030, au profit du transport collectif et des modes actifs. ». Après, il faut mettre en œuvre des choses pour réduire de 50% la mobilité voiture sur un territoire.

⇒ **Alain RENARD** – Nous avons rappelé que d'ici la mise en œuvre, il y a des objectifs à tenir et toute amélioration en la matière sera de nature à crédibiliser la démarche : mesures en faveur des modes doux avec la sécurisation des parcours par exemple, l'amélioration éventuelle des lignes de voyageurs. Tout cela sans attendre la mise en œuvre d'une nouvelle infrastructure routière est de nature à dire qu'il y a une volonté d'aboutir. Après, on sait qu'arrivés à un certain niveau, si on veut moins de fréquentation sur la RD3, il y a une question de transfert et de transport qui passe par la voie routière.

➤ **Un participant**

*Je souhaite émettre une simple réflexion par rapport à ces éléments de planification. J'ai l'impression que ce projet est centré essentiellement sur les infrastructures routières. C'est-à-dire qu'au vu de ce qui conditionnerait finalement la réalisation de ce projet, on risque d'être dans une planification inverse. C'est-à-dire que le projet d'infrastructure routière serait prêt bien avant même le SCOT, avant que les contraintes du plan climat et bilan carbone soient totalement établis. Par rapport à la définition que Monsieur PERRIERE vient de donner des déplacements durables, je vois mal comment une infrastructure routière répond à cette définition.*

⇒ **Réponse d'Alain RENARD –**

*Est-ce qu'il faut attendre, que le SCOT soit finalisé pour commencer à engager un certain nombre de démarches qui sont de l'ordre de l'apaisement de la circulation et de l'organisation des déplacements. J'ai pu lire des témoignages qui disent par exemple que le TER est mal synchronisé par rapport aux transports en commun. N'y a-t-il pas ici des choses que l'on pourrait améliorer d'ores et déjà ? Même si ce n'est pas spectaculaire, il y a déjà des améliorations sur lesquelles il serait intéressant de travailler. Ne confondez pas le pompier et le pyromane en la matière. Il semble qu'il n'y ait pas d'autres solutions pour fiabiliser un transport collectif que d'avoir des espaces qui lui soient privilégiés. Les solutions routières font partie des réponses.*

⇒ **Complément d'Alain LEDUC – Je vais compléter sur la temporalité.** *Comme cela vous a été présenté par Neorama, on parle désormais pour 2019-2020 de concertation continue. Si on a choisi ce format là, c'est qu'effectivement selon les maitres d'ouvrage, il y aura des temporalités d'actions différentes et qu'il permettra de capitaliser les différents temps de travail. Madame SARRIQUET a rappelé par exemple que la COBAN avait pour objectif avec la Région de mettre en place une nouvelle délégation de service public au 1<sup>e</sup> septembre 2020. Avec cet exemple on voit bien qu'en termes de temporalités, il y a des actions qui se rejoignent. Aujourd'hui, il y a eu déjà plusieurs avancées. La Coban a créé une Direction des Transports et recruté une Directrice des Transports. La problématique des transports est donc complètement prise en compte aujourd'hui. C'est également le cas pour les modes doux de déplacement. En termes de temporalité, on peut donc penser qu'à la fin du deuxième semestre 2020, on sera capable de démontrer que les collectivités ont travaillé ensemble conformément aux conclusions de la concertation qui vient de se dérouler et qu'elles sont cohérentes dans leur démarche.*

➤ **Monsieur Alain ROUX de la FNAUT a remercié le Département pour l'organisation de la concertation** qui lui paraît tout à fait indispensable compte tenu du nombre d'acteurs et de parties prenantes qu'il faut rassembler mais a exprimé une inquiétude et une interrogation :

- **Sur la longueur de la procédure** : *est-ce que pendant un an, on parviendra à tenir en haleine tous les acteurs et parties prenantes à ces nombreuses réunions ? N'y aurait-il pas moyen d'écourter la procédure de concertation ?*
- **Est-ce que le niveau communal est bien choisi**, parce que comme on vient de le rappeler, les objectifs en matière de développement de l'habitat, d'urbanisation, d'aménagement, sont supra-communaux. Si on travaille au niveau communal, il y a un risque de segmentation des choses et de ne s'intéresser qu'à des problèmes très locaux.

⇒ **Réponse d'Alain RENARD –** *Je rappelle que nous avons une approche qui est à la fois communale et intercommunale (SYBARVAL et COBAN). Un certain nombre des travaux passent par des décisions municipales, d'autres par des décisions intercommunales. Cette approche témoigne de notre volonté d'associer le plus grand nombre à la concertation.*

*Sur la longueur de la concertation : en matière environnementale, par exemple, il y a des études détaillées à conduire qui nécessitent une année minimum. C'est un temps qui peut donc paraître long au regard des difficultés de circulation et de déplacement identifiées. Je comprends l'usure potentielle*

de ceux qui y participent. On peut craindre le délaissement par certains. Comprenez que nous ne sommes pas maîtres de ce temps-là.

⇒ **Complément de Frédéric PERRIERE sur le choix des échelles :**

- L'échelle communale nous paraît utile pour travailler correctement des questions de projets locaux, que ce soient des sujets d'aménagement de carrefours ou d'insertion.
- L'échelle supra communale est l'échelle globale du projet.

**Dans le temps de la concertation, on naviguera entre les deux.** C'est aussi pour cela qu'on a voulu une concertation continue, afin d'être capable de s'adapter à l'avancement et en fonction des réflexions et des sujets. Ces deux échelles vont se compléter. Au besoin on rajoutera des focus particuliers. Par exemple, s'il y a une préoccupation des commerçants, on pourra faire un zoom spécifique. On vous propose de le gérer comme ça, **à géométrie variable** avec un socle d'abord communal d'un côté et global de l'autre.

**Sur la question de la longueur de la procédure :** on traite de sujets qui vont s'étaler dans le temps entre du « tout de suite » et du « très longtemps » en fonction des modes de transports considérés et des sujets. C'est aussi pour cela qu'il faut qu'on ait un process qui soit relativement long pour être capables d'intégrer tout cela. Il faut se donner le temps de poser les sujets, de les traiter dans le bon ordre, pour arriver à avoir une feuille de route partagée sur l'ensemble des chantiers de la mobilité.

➤ **Monsieur François HALARY, Automobile Club a souhaité exprimer le point de vue des automobilistes.**

Je pense qu'il ne faut pas opposer le transport automobile individuel au transport collectif. Je crois que les récents progrès du covoiturage vont de plus en plus amener l'automobile à n'être qu'un vecteur de mobilité parmi d'autres. Je crois qu'on a assisté à la fin de l'automobile individuelle- égoïste avec une seule personne dedans et qui ne s'inscrit pas dans un transport durable. Mais le transport individuel a encore de longs jours devant lui et il est du devoir de nos collectivités locales d'essayer de résoudre les questions relatives à ce mode de déplacement. Il y a aussi des questions de sécurité, il peut y avoir des gens qui meurent à cause d'un excès de circulation et il appartient aux pouvoirs publics de gérer cela. Il ne faut pas traiter que l'urgent, il faut aussi prévoir des transports durables, écologiques, etc. D'autre part, le thème du carburant qui dépasse le cadre de nos réflexions, à travers les évolutions techniques attendues démontrent que l'automobile aura encore sa place. Nous, nous essayons d'anticiper ces évolutions et d'inscrire le transport individuel dans un plan plus vaste et durable.

➤ **Monsieur Joël CONFOULANT, Représentant de l'Interclub qui réunit les dix associations de clubs d'entreprises du Bassin d'Arcachon en Val de L'Eyre**

En complément, les entreprises considèrent, comme on l'avait déjà évoqué, que le Val de L'Eyre devrait être intégré aux réflexions menées pour la Coban car, c'est un segment est-ouest indispensable et cohérent. Il nous paraît indispensable de réfléchir à la desserte du Val de L'Eyre.

➤ **Monsieur Michel DAVERAT, SEPANSO, au sujet des scénarios proposés :**

Dans le scénario 1, j'ai cru comprendre qu'on pourrait l'arrêter très rapidement de façon à ce que les collectivités puissent commencer déjà un certain nombre de réalisations parce que ça a l'air de faire consensus.

- ⇒ **Réponse d'Alain RENARD – Le scénario 1, mobilise certaines réponses possibles pour faire évoluer les mobilités.** Toutefois, il n'apporte pas de réponses par exemple pour la RD3, l'apaisement des circulations et le développement des déplacements doux.

➤ **Monsieur DAVERAT de la SEPANSO a rectifié son propos** : *Je n'aurais pas dû parler de scénario 1 mais du socle commun aux 3 scénarios 1, 2 et 3. Concernant ce socle commun, ne pourrait-on pas déjà commencer à avancer ?*

⇒ **Alain LEDUC** rappelle, que la COBAN a voté en début d'année 2018 un schéma des mobilités et des modes doux. Le socle commun proposé dans les 3 scénarios de la concertation mobilisé une partie des actions identifiées dans ces 2 schémas. Toutefois, et comme le précisait également les études associées à ces 2 schémas, l'efficacité de certaines actions ne pouvait s'envisager qu'avec un complément routier. Les scénarios 2 et 3 retenus à l'issue de la concertation préalable apportent ces compléments. Les options routières des scénarios 2 et 3 ne peuvent se résumer à de nouvelles voies. Il s'agit également de pôles d'échanges devant permettre des transferts de l'usage de la voiture vers les transports en commun, le covoiturage, le vélo, ... Il s'agit également de sécuriser les déplacements doux.

➤ **Madame Claudine CAMEDESCASSE a posé une question par rapport aux trois scénarios et différentes hypothèses qui sont basées sur des visions très terrestres** - *Nous sommes au bord d'un plan d'eau qui s'appelle le Bassin d'Arcachon. Juste par rapport à notre domaine de compétence, y a-t-il eu une approche de solutions maritimes, de solutions de cabotage en période de fréquentation maritime ? Cela peut-être une hypothèse assez intéressante pour qu'un certain nombre de visiteurs puissent se déplacer par cette voie.*

⇒ **Réponse d'Alain RENARD** – *Il y a deux éléments de réponse par rapport à cela :*

- *D'abord il est nécessaire d'identifier des porteurs de projets. Puis il est nécessaire d'examiner les volumes de personnes transportées, les flux potentiels.*
- *D'autre part, c'est une réflexion qui, je crois, est dans les cahiers de la COBAN lorsqu'ils travaillent sur la question des déplacements doux.*

⇒ **Marie-Hélène RIQUET** a précisé que l'envasement du plan d'eau avait empêché le projet envisagé par le Maire d'Andernos avec un engin amphibie.

⇒ **Alain RENARD** – *Je conçois que ce projet en particulier ait été abandonné mais il existe sûrement d'autres pistes envisageables. Il appartient cependant à la collectivité qui est en charge de cette compétence d'examiner le dossier et d'évaluer sa faisabilité.*

➤ **Madame Marie-Hélène RIQUIER a souhaité faire un point sur la sécurisation de la RD3 pour l'apaisement de la circulation**

*On voit constamment de nouveaux ronds-points se faire. Je n'ai rien contre car c'est une bonne manière de ralentir et de fluidifier la circulation, mais la circulation des véhicules de secours m'a toujours posé question. Avec tous les ralentisseurs qui sont mis en plus des ronds-points : comment faites-vous quand vous transportez des blessés et des malades ? D'autre part, pour que les voitures puissent laisser les véhicules de secours, on peut aller sur le côté quand il n'y a pas de fossés. Maintenant on voit des alignements de poteaux pour protéger les piétons, mais il n'y a plus moyens pour les véhicules de secours de passer.*

⇒ **Réponse d'Alain RENARD** – *Théoriquement, il suffirait de mettre « stationnement interdit » le long de ces voies pour que personne ne se gare et que les véhicules de secours puissent utiliser ces sur-largeurs. Mais si on n'empêche pas physiquement les gens de se garer n'importe où, ils le font. Et l'on veut éviter aux piétons d'être en sur-danger.*

⇒ **Madame RIQUIER - Mais on n'a pas l'impression que cela soit fait de manière coordonnée entre les différentes communes.**

⇒ **Alain RENARD – Tout à fait, il y a à la fois nécessité de valoriser ce qui a déjà été fait, d'étudier ce qui reste à réaliser puis, d'élaborer une charte des aménagements pour **assurer une cohérence des aménagements**. Par rapport aux secours, le Département qui finance très largement le SDIS<sup>1</sup>, se préoccupe régulièrement **de son opérationnalité**. Ainsi, quand les services de secours se trouvent englués dans un flux de circulation qui les empêche de progresser, cela pose un problème grave de sécurité.**

⇒ **Complément du Lieutenant-Colonel Charles LAFOURCADE, SDIS de la Gironde**

- *Quand les sapeurs-pompiers vont en intervention entre Lège et Biganos, ils sont obligés, dans 95% des cas, d'emprunter la RD3. Cette route a été aménagée avec de nombreux dispositifs qui empêchent les sapeurs-pompiers de rouler de manière aussi rapide et efficace qu'avant.*
- *Quand on a une victime en ambulance (pour 80% des cas), le principe en France n'est pas d'aller très vite à l'hôpital mais de la conditionner et de la ramener en meilleur état possible à l'hôpital. Quand vous partez de Biganos pour aller au pôle santé d'Arès, et que vous avez tous ces coupe-jarrets, il faut ralentir. Ces aménagements contraignent l'efficacité de nos interventions. Nous sommes obligés de nous adapter au contexte de cette route qui ne possède pas de d'itinéraire alternatif (contournement). Pour toutes les raisons déjà précisées au cours des différentes étapes de la concertation, le SDIS est favorable à la création d'une voie de contournement des agglomérations qui facilitera l'accès aux secteurs d'interventions, aux hôpitaux et aux massifs forestiers.*

➤ **Monsieur Alain LEDUC a rappelé les prochaines échéances**

- *Constitution du Comité de suivi environnemental*
- *Constitution des Groupes Communaux*
- *Premiers rendez-vous en février.*

➤ **Madame Katarzyna CZORA a rappelé les réunions à tenir avec le Comité de suivi environnemental et les 8 groupes communaux.**

*Pour chaque instance, 4 rendez-vous :*

- *Une réunion d'installation et de travail*
- *Deux réunions de travail*
- *Une réunion de bilan*

*Sera également réalisée une synthèse intercommunale qui nourrira le travail du Comité de suivi environnemental.*

---

<sup>1</sup> Service Départemental d'Incendie et de Secours

## 7. Synthèse et conclusion



- **Monsieur Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental a remercié les participants de leur présence et des échanges tenus.**

*Je voudrais tout d'abord vous remercier de votre participation à cette réunion et des échanges que l'on a pu avoir. Je vous remercie de nous avoir fait part des préoccupations et des réticences qui ont émergé avec cette concertation.*

*Il est important que nous connaissions le contexte de cette opération et que nous ayons régulièrement ces retours et échanges.*

*Je remercie tout particulièrement Madame SARRIQUET, les agents du Conseil Départemental et Neorama.*

***Clôture de la séance***

	<p>Bilan de la concertation préalable</p> <p><b>Réunion du comité consultatif</b></p> <p><b>(5 décembre 2018)</b></p>	
---	---	---

Compte rendu de la 3<sup>ème</sup> réunion du comité consultatif du 5 décembre 2018 dans les locaux du Département de la Gironde (Hôtel du Département)

### Liste des participants

- Mme Claudine CAMEDESCASSE, Comité Départemental de Tourisme de la Gironde
- M. Joël CONFOULAN, Représentant de l'Interclub qui réunit les dix associations de clubs d'entreprises du Bassin d'Arcachon en Val de l'Eyre
- M. Guy ETCHESSAHAR, Collectif du Bassin d'Arcachon pour un Réseau de Transport en Commun (COBARTEC)
- M. Aurélien EVRARD, Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Nord (COBAN)
- M. François HALARY, Automobile Club du Sud-Ouest (ACSO)
- M. Frédéric KOZIMOR, Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)
- M. LABECOT, Défense de la Forêt contre l'Incendie (DFCI) ;
- M. Grégoire LEROUX, Chambre d'Agriculture
- M. Charles LAFOURCADE, Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) 33
- M. Michel DAVERAT, Société pour l'étude, la protection et l'aménagement de la nature dans le Sud-Ouest (SEPANSO)
- M. Alain LEDUC, Conseil Départemental 33
- M. Christian MEJAOURI, Insercycles
- M. Joël MELLET, Coordonation Environnementale du Bassin d'Arcachon (CEBA)
- M. Enrique ONATE, Conseil Municipal de la Ville de Biganos
- M. Patrick PARROT, Association des Paralysés de France (APF) France Handicap
- M. Frédéric PERRIERE, Conseil Départemental 33
- M. Laurent PUTZ, Chambre de Commerce et d'Industrie Gironde
- Mme Lise RAMBAUD, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports Nouvelle Aquitaine (FNAUT NA)
- M. Stéphane RADONDY, SDTRV Bordeaux Région Nouvelle Aquitaine
- M. Alain RENARD, Conseil Départemental 33
- Mme Marie-Hélène RIQUIER, Coordonation Environnementale du Bassin d'Arcachon (CEBA)
- M. Alain ROUX, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports Nouvelle Aquitaine (FNAUT NA)
- Mme Hélène SARRIQUET, Garante de la concertation, Commission Nationale du Débat Public (CNDP)
- Mme Emma VALADAS, Cistude Nature



## 1. Introduction

### ➤ Monsieur Alain RENARD, Vice-président du Département :

- **A remercié dans un premier temps les participants de leur présence et a donné des éléments de contexte de la réunion.**

*Je vous remercie de votre présence. Je suis Alain Renard, Vice-Président en charge des infrastructures au Conseil Départemental de la Gironde et je préside ce troisième Comité Consultatif lié au Plan de Projet de Déplacements Durables du Nord-Bassin.*

- **A réalisé un tour de table afin que puisse se présenter chacun des participants, en remerciant la présence de Madame SARRIQUET, Garante de la concertation.**

- **A présenté aux participants l'arrêté départemental concernant l'approbation du Bilan de la Concertation Préalable.**

*Le Président Gleyze a pris un arrêté, publié le 16 octobre dernier, approuvant le bilan de la Concertation préalable établi par la Garante et, précisant les mesures que le Département de la Gironde juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de cette concertation. Cet arrêté, qui vous a été adressé avec la convocation à ce comité consultatif, vous est également remis aujourd'hui. Il sera intéressant que Madame SARRIQUET présente le bilan qu'elle a pu faire de cette concertation, puis que Monsieur LEDUC présente les mesures que le Département a prévues suite à cette concertation.*

### ➤ Madame Katarzyna CZORA, Cheffe de projet chez Neorama, a présenté l'ordre du jour de la réunion :

- Présentation d'un **bilan quantitatif** de la concertation préalable qui s'est déroulée entre le 14 mai et le 13 juin 2018
- Présentation du **Bilan de la concertation de Madame Hélène SARRIQUET**, Garante de la Concertation Préalable
- Présentation du **compte-rendu du Maitre d'Ouvrage** et les **enseignements tirés de la concertation** par Monsieur Alain LEDUC
- Présentation des **suites de la concertation**, telles qu'elles sont envisagées à ce stade
- **Tour de table et temps d'échange** avec les participants

## 2. Synthèse de la concertation préalable

- **Madame Katarzyna CZORA, Cheffe de projet chez Neorama, a présenté le bilan quantitatif de la concertation préalable qui s'est déroulée du 14 mai au 30 juin 2019 :**
  - **Temps de la concertation** : 16 temps d'échange, près de **1 300** participants :
    - **2 réunions publiques d'ouverture** (Biganos et d'Andernos-Les-Bains)
  - 240 participants, 38 interventions du public
    - **4 ateliers thématiques ciblés** (scolaires x2, entreprises, insertion sociale)
  - 420 participants
    - **2 ateliers participatifs** ouverts à tous (Lanton et Audenge)
  - 100 participants
    - **5 temps d'échanges** ouverts à tous (Biganos, Marcheprime, Lège-Cap Ferret, Mios, Arès)
  - 320 participants
    - **2 réunions publiques de clôture** (Audenge et Arès)
  - 140 participants, 18 interventions du public
    - **+ 1 atelier spécifique** sur le thème des transports collectifs en site propre
  - 70 participants
- **Documents de la concertation**
  - **1 500 dossiers du maître d'ouvrage** et **1 500 plaquettes** « bilan de la pré-concertation » mis à disposition du public
  - **45 000 flyers** distribués (dont 37 000 exemplaires en boîtes aux lettres)
  - **200 exemplaires d'affiches communicantes** (formats A4, A3 et 120x176cm)
  - **2 grands panneaux d'exposition-kakémonos** exposés dans les 8 communes, au CD33, à la COBAN, au SYBARVAL et pendant les temps d'échange
  - **25 registres de 50 pages** mis à disposition dans les 8 communes, au CD33, à la COBAN, au SYBARVAL et pendant les temps d'échange
  - **1 avis réglementaire** d'ouverture de la concertation affiché dans les 8 communes, à la COBAN, au SYBARVAL, à l'Hôtel du Département
  - **1 dossier de presse** remis lors de la conférence du 7 mai 2018, à France Bleu, TVBA, Sud Ouest, la Dépêche du Bassin, RCF et Aqui.fr
- **Participation**
  - **2 113 pages** vues par visiteurs uniques sur le site internet
  - **382 lectures sur le site internet** pour la vidéo (visible aussi sur You Tube)
  - **1 631 connexions au site internet** avec un temps moyen passé sur la page de 4 minutes et 23 secondes
  - **1 718 questionnaires renseignés** (dont : 995 en ligne, 116 en réunions, 311 collégiens/lycéens, 181 usagers de trains, 52 personnes âgées, 51 personnes en insertion sociale, 12 dans un lieu public de vacances (public résidents secondaires et touristes))
  - **95 contributions uniques** et avis via 6 modes différents (site projet, par mail ou par courrier au CD33, sur gironde.fr, par mail ou par courrier à la garante, registres papier, adresse mail du projet, courrier au maire d'Audenge)

### 3. Bilan de la Garante

#### Madame Hélène SARRIQUET, garante de la concertation nommée par la Commission Nationale du Débat Public a présenté son bilan de la concertation

- **Remarque introductive** - *Comme je l'ai dit à plusieurs reprises lors de la concertation, ce n'est pas l'avis de la garante sur les scénarios et sur les propositions mais l'avis, comme l'entend la Commission Nationale du Débat Public, sur le déroulé de la concertation. Le rôle de la CNDP étant de cadrer et de voir si les concertations faites correspondent bien au souci du Ministère de faire participer le public. C'est dans ce sens que j'interviens.*
- **Avis de la garante sur l'information du public**

#### Une information constructive

- **La pré-concertation : outil d'information préalable**

*J'ai participé depuis le mois de septembre à cette concertation qui a commencé par une pré-concertation avec les associations et 9 ateliers thématiques. J'ai trouvé que l'information avait été riche et constructive. La pré-concertation a été un véritable outil d'information des acteurs locaux. Elle a eu l'avantage de bien préparer puis de communiquer en amont sur la concertation à venir.*

- **Une publicité assez large : presse, sites internet, distribution en porte à porte**

*La concertation qui s'est tenue de mi-mai à juin a fait l'objet d'une publicité large via la presse locale, les sites d'information du Département et des collectivités (COBAN et 8 communes). Le tout a été complété, à la demande de la Garante, par une distribution en porte-à-porte de 35 000 plaquettes. Même si la distribution n'est jamais efficace à 100%, cette action témoigne des efforts importants réalisés par le Département pour informer le public sur cette concertation.*

- **Une diversification des lieux d'information et de recueil d'avis du public**

*J'ai également pu constater la volonté d'information du maître d'ouvrage avec l'organisation des réunions et ateliers dans chacune des communes de la COBAN et non pas au siège du Département. Ces réunions territorialisées ont permis au public de chaque commune de participer. Le Département a également accepté de travailler avec les différents types de public ce qui a ouvert des temps d'échange avec les collégiens, les lycées, les personnes âgées, les entreprises et les touristes. Il faut souligner cette approche car les rapports de garants montrent que peu de maîtres d'ouvrage se lancent dans une information ciblée par type de population.*

- **Des modes participatifs variés et adaptés au contexte local.**

*Il y a eu lors de cette concertation des réunions type world café, des réunions publiques et des ateliers ouverts à tous sur inscription. D'autre part, le recueil de l'avis du public a pu se faire via différents types de supports adaptés aux différents publics de ce territoire. Des supports papiers (questionnaires, jeux, registres papier, etc.) et des supports dématérialisés (questionnaires, contributions, ...) ont permis à tous de participer. Je considère que les modes participatifs proposés étaient variés et adaptés au contexte local.*

- **Une volonté de transparence et d'accessibilité des informations**

*Le maître d'ouvrage a également mis à disposition en ligne sur la page dédiée au projet, les différentes études réalisées et tous les comptes rendus. Il a également accepté que les contributions des associations soient de suite sur son site internet et qu'elles soient présentées par ces associations lors de la pré-concertation et de la concertation proprement dite. Le système de questions/réponses et de FAQ proposé sur la page internet du projet a, d'autre part, permis aux personnes de s'exprimer. On a ainsi vu l'émergence de 60 questions différentes pour lesquelles le Département a également apporté sur cette FAQ des réponses adaptées. En ce qui me concerne, je considère donc que les supports d'information étaient adaptés.*

- **Mais un projet qui souffre d'absence de communication sur les coûts**

*Je mettrai un bémol sur cette information avec une insuffisance sur le volet des coûts. Cela s'explique aussi par le fait que la compétence « transports collectifs » a navigué en trois ans entre trois maitres d'ouvrage différents. La COBAN est devenue Communauté d'Agglomération en janvier 2018. Elle a, dès le début, porté des études relatives à la mobilité : schéma des mobilités et schéma des modes doux. Mais dans le dossier de concertation aux mois de mai-juin, on n'avait pas les engagements chiffrés pour chacun des modes de déplacement.*

- **Avis de la garante sur l'expression du public**

La participation du public : élément clé de la concertation, mais plus difficile - *On est dans un exercice plus difficile, qui est lié aussi au manque d'habitude en France, de la part des maitres d'ouvrage mais aussi de la part du public.*

- **La soif d'information a souvent pris le pas sur l'expression de propositions. De plus, les parties prenantes (MO et public) ont éprouvé une certaine difficulté à dépasser le stade de l'information et à susciter des propositions pour améliorer le projet.**

*On a assisté à une soif d'information du public, de documents, de questions posées qui ont parfois un peu occulté le caractère participatif des ateliers. Je souligne l'intervention de Monsieur REBIERE car il a fallu toute l'expérience du garant tuteur pour dire « stop à l'information », et pour dire qu'il fallait vraiment susciter les propositions du public. Pour mettre fin à cette soif d'information, des fiches thématiques ont été déposées sur les tables et on a pu passer à des ateliers participatifs qui ont été très constructifs et qui ont fait émerger des propositions du public.*

- **Le positionnement fort de quelques acteurs a sclérosé le débat sur une contre-proposition avec des variantes techniques.**

*Il me semble que le positionnement fort de quelques acteurs sur des variantes comme le tram-train, a un peu sclérosé les premières réunions publiques. Il est tout à fait normal que les associations veuillent présenter leurs propositions. Mais, on a également vu que certains publics étaient sur des attentes plus concrètes et peut-être moins complexes que celles de certaines associations.*

- **L'atelier tardif sur le TCSP (Transport Collectif en Site Propre) a toutefois permis une évolution des postures bénéfique à une vision élargie du projet.**

*C'est vrai qu'il a fallu attendre l'atelier spécifique sur le transport public organisé à la demande des garants et où le Département a accepté de faire venir un tiers expert extérieur, neutre, pour vraiment laisser la possibilité à une majorité de la population de s'exprimer sur des propositions très concrètes. Je ne porte pas de jugement, je constate simplement comment ça s'est passé.*

- **Un débat qui s'est ouvert peu à peu sur l'ensemble des déplacements durables du Nord Bassin et qui a conduit à l'émergence de propositions concrètes visant à améliorer tel ou tel scénario (FAQ, réunions publiques).**

*Il y a donc eu, à mon sens, une évolution de postures. Evolution contrainte certes par cet atelier. L'expert a donné la réalité des coûts, la hiérarchie des différents moyens de transport collectif en site propre. Et cette évolution contrainte, à mon sens, a quand même été bénéfique puisqu'elle a permis de repositionner le débat sur le projet global. A mon sens, le public qui était focalisé sur les 3 scénarios routiers, sur le transport collectif en site propre, a pu co-construire et débattre sur des propositions plus concrètes qui le concernaient plus précisément et qui pouvaient participer à l'amélioration de son cadre de vie. De mon point de vue, cette concertation a donné lieu à une bonne information et elle a donné au final l'occasion, un peu à tous, de s'exprimer et de faire des propositions concrètes.*

*Au final, chacun a pu s'informer.*

- **Avis de la garante sur les réponses du maître d'ouvrage**

Des réponses aux demandes de la garante et du public

- **La disponibilité et la réactivité constante du maître d'ouvrage.**

*En ce qui me concerne, j'ai pu constater la disponibilité et la réactivité constante du maître d'ouvrage.*

- **L'enrichissement de la concertation aux contributions des associations.**

*Le maître d'ouvrage a accepté les contributions et ce dès la pré-concertation. Je pense que c'est très bien. Chacun a pu s'exprimer sur des choses construites.*

- **L'ouverture du dossier de concertation aux possibilités d'évolution sur le point spécifique du TCSP et la tenue d'un atelier spécifique.**

*Si certains ont regretté que les scénarios du dossier de concertation ne portent pas ou ne relèvent pas d'une de leurs propositions, notamment sur le transport collectif en site propre, je pense qu'il est de la responsabilité du maître d'ouvrage d'établir les scénarios. Je souligne que ce dernier a fait l'effort dans le dossier de concertation d'évoquer ce problème de transport collectif en site propre. D'autre part, sa position a, me semble-t-il évolué. En tout cas, il a pris conscience de l'enjeu que cela représentait pour une partie de la population. Ce thème du transport relève également d'une compétence qui vient d'être prise par la COBAN. Cette collectivité commence à réfléchir et avance très vite avec, pour premier objectif, une délégation de service public au 1<sup>er</sup> septembre 2020. L'organisation d'un atelier spécifique sur le transport collectif en site propre a été une réponse du Maître d'Ouvrage. Il aura permis l'expression de tous sur ce volet spécifique de la mobilité.*

- **Des réponses aux questions du public.**

*On a pu constater, à travers la FAQ notamment, que le Département a fait l'effort de répondre à chacune des contributions. La page internet du projet et les différents supports ont généré une centaine de contributions capitalisées puis traitées dans la FAQ par l'intermédiaire de 60 questions différentes. Ces contributions ont donc fait l'objet de réponses écrites de la part du Département via le site internet. Je pense là aussi que les réponses écrites engagent le Département et le maître d'ouvrage vis-à-vis du public et témoignent de son investissement. Les réponses peuvent être perçues parfois comme incomplètes par certains publics mais, il y a eu des réponses.*

- **Au fil de la concertation, une bonne coordination du maître d'ouvrage de la concertation avec les autres maîtres d'ouvrage pour apporter des réponses communes.**

*A mon sens, le Département a amené un bon niveau de réponse aux questions posées. Il également fait l'effort de se coordonner avec les maîtres d'ouvrage dans la formulation des réponses proposées.*

#### ○ **Avis de la garante sur le déroulé de la concertation**

- **Le partage d'un constat commun : le pire serait de ne rien faire**

*Cela a été souvent dit, à des degrés différents selon les associations et les publics.*

La pré-concertation a permis de dégager **6 enjeux importants** qui ont été repris tout au long de la concertation :

- La préservation du cadre de vie
- La préservation des milieux naturels
- L'amélioration des offres de déplacement
- L'alternative à la voiture
- La sécurisation des déplacements et des interventions de secours
- Le lien du projet avec le développement du territoire
- L'accessibilité physique et géographique des infrastructures et des services

- **Sur la base de ces 6 enjeux, il y a eu un consensus sur :**

#### **1) Les transports en commun :**

- Sur les nécessaires besoins d'amélioration de l'attractivité de l'offre, des fréquences, des coûts, des dessertes, du temps de transport, du confort, d'accessibilité, de développement.
  - Sur les dessertes efficaces du territoire avec la mise en œuvre de navettes.
  - Sur les équipements et services adaptés nécessaires dans les pôles d'échange et les carrefours de mobilité.
  - Sur des voies de transport en commun pour partie en site propre.
- ⇒ Ce consensus a été établi sur le fond d'un constat : l'insuffisance de l'offre actuelle, le manque d'adaptation des horaires aux heures de pointe, le manque de lien avec les TER, le manque de transports collectifs le soir, etc.

**2) Les modes actifs** : le besoin de continuité des itinéraires cyclables, l'accessibilité des pistes cyclables, des offres de services adaptés.

- ⇒ Sur la base d'un constat d'insécurité de déplacement, de manque de pistes cyclables, d'absence d'éclairage, d'offre insuffisante de stationnement notamment.

**3) La voirie** : la thrombose de la RD3 et la nécessité d'apaiser la circulation sur le RD3.

- ⇒ Sur la base d'un constat où les gens considéraient que la RD3 était trop dangereuse, trop chronophage, trop de feux rouges, en permanence en travaux et avec un manque de parkings notamment l'été.

- **Des interrogations sur les modalités et la temporalité des réalisations projetées.**

*C'est vrai que l'absence d'engagement des maîtres d'ouvrage en matière de transport collectif, parce que cela arrive assez tôt dans la procédure, a un peu entretenu l'inquiétude des usagers, mais je pense que l'établissement et l'élaboration de la délégation de service public en 2020 devrait permettre d'avancer sur ce point.*

- **Des divergences sur :**

- **Le mode sociétal souhaité**

*C'est un type de divergence que l'on retrouve dans la plupart des grands projets de développement qui sont à l'heure actuelle à l'étude en France. La question fondamentale est la suivante : faut-il se déplacer à tout prix ? Il y a une expression de cette théorie, peut-être maximaliste, mais qui a le mérite d'apporter un regard neuf ou renouvelé sur nos modes de vie. Faut-il continuer la voiture ? N'y a-t-il pas d'autres solutions ? La seule concession dans ce thème a été celle faite aux transports collectifs et aux modes doux.*

- **Les transports en commun**

*Certains ont systématiquement parlé de rentabilité de la solution tram-train en disant que c'était une solution immédiate et rentable et cette position a été un peu contredite à la fois par le public mais aussi par l'expert d'EGIS. Je ne porte pas d'appréciation sur ce point, seulement un constat.*

- **Les conditions de préservation des milieux naturels**

*Les craintes de détérioration de l'environnement dans les 3 scénarii proposés et la volonté de mieux protéger notre environnement. Ce point a été important, il faudra y faire attention pour tout développement du projet.*

- **La question de la protection du cadre de vie**

*Un débat également controversé sur ce point avec une position NIMBY (Not In My BackYard - pas dans mon arrière-cour) de certains habitants, parfois des derniers arrivants sur le territoire : On arrive sur un site, un environnement qui nous plaît et on veut plus que cet environnement change.*

Éviter l'étalement urbain également. Mais lorsqu'on parle de la densification, ce que propose la loi ALUR et SRU, on observe également une levée de boucliers : pour certains, la protection du cadre de vie consiste à laisser le Nord Bassin d'Arcachon avec des petites maisonnettes comme on l'a connu dans le temps. Il y a donc des positions très affirmées dans un sens et dans l'autre. Cela pose la question du débat qu'il faudra avoir sur l'articulation avec les documents d'urbanisme, sur le SCOT qui est à refaire et les différents PLU.

○ **La question d'un nouvel itinéraire routier**

Pour certains, il faut limiter les déplacements routiers à l'indispensable. Toute nouvelle route est inutile et ne fera qu'aggraver le trafic. Par contre, certains sont conscients qu'on est dans un contexte d'étalement urbain.

La question de l'impact écologique sur la faune et la flore d'une nouvelle voie littorale inquiète une partie importante de la population.

Des solutions divergentes ont été apportées par rapport au projet, qui compensent aussi les convergences qu'on a présentées antérieurement. Elles ont eu le mérite de reposer le débat à un niveau plus global et de ne pas s'arrêter qu'aux scénarios routiers.

● **Des attentes particulières**

Les gens ont proposé des améliorations ponctuelles :

- Le traitement des raccordements au nord et au sud
- Le contournement de Lège Cap Ferret
- La prise en compte des riverains (Lubec à Audenge - Lanton)

Il y en a eu d'autres comme la meilleure desserte du Lycée d'Andernos, la création d'une ligne toute l'année sur le Porge et Lacanau, l'évocation d'une liaison maritime, faire payer l'entrée de la Presqu'île Cap-Ferret, etc.

● **Des attentes sur des thèmes plus globaux. Par exemple :**

- Sur l'environnement : notamment essayer de favoriser les lampadaires solaires, de recréer des zones avec du bois mort pour permettre à la faune et la flore de s'y développer, bien recenser les espèces faune et flore, prévoir des passages à faune.
- Des équipements complémentaires de mesures anti-bruit.
- Des idées de réserver la RD3 aux transports en commun, de limiter l'usage des poids lourds sur cet axe.
- D'organiser des bases logistiques à l'entrée des communes.
- Etc.

Voilà cette richesse des propositions qui a émergé, avec souvent en toile de fond l'idée qu'il vaut mieux préférer une solution imparfaite mais qui vienne rapidement qu'une solution parfaite qui ne viendrait peut-être jamais.

○ **Recommandations au maître d'ouvrage sur les modalités d'information et de participation du public jusqu'à l'enquête publique**

● **Poursuivre le travail en synergie avec les autres maîtres d'ouvrage afin de bâtir conjointement un projet global chiffré et un calendrier des réalisations.**

On s'aperçoit que c'est beaucoup plus riche, plus efficace et que même si les compétences sont éclatées, il faut que les maîtres d'ouvrage se rappellent que la problématique posée est une problématique globale, et qu'il ne faudrait pas que chacun s'enferme dans sa seule compétence.

● **Travailler à l'amélioration du projet global sur la base du constat, du consensus, attentes, avis, analyses partagées et divergence exprimées**

- **Fédérer les acteurs de l'environnement pour avancer conjointement sur les différents modes de déplacements tout en préservant au mieux les milieux naturels.**

*Car plus on avancera dans les études, plus la question de l'environnement se posera. Il est difficile de s'exprimer sur l'environnement, mis à part en termes de craintes tant que les études ne sont pas réalisées, et ces études se feront en préparation du dossier d'enquête publique ou des dossiers préalables à la réalisation. Je pense qu'il faut continuer à travailler avec les différentes associations pour préparer ce terrain.*

- **Répondre aux attentes du public afin de poursuivre le dialogue dans les prochaines étapes du projet.**

*Dialogue qui n'est pas toujours facile lorsqu'il s'agit de co-construire.*

**Ce que je peux dire en conclusion**, c'est que le projet de déplacements durables du Nord Bassin ne se réduit pas à des scénarii routiers, que tous les modes de transport doivent être améliorés avec un phasage, notamment pour un meilleur service de transport collectif, que la mise en place d'un TCSP doit constituer, à mon sens, un projet abouti et de long-terme, mais qu'il peut y avoir des sections et portions de mise en site propre du transport en commun et je pense que cela peut être très porteur. La question pour moi du nouvel axe routier découle de l'avancée sur les autres modes de transport, et reste entière et posée.

➤ **Monsieur Alain RENARD, Vice-président du Département, a ajouté deux précisions sur le bilan présenté par Madame Hélène SARRIQUET :**

*Je souhaite juste, en complément :*

- *Évoquer le fait que **les points soulevés par Madame SARRIQUET correspondent à la stratégie mise en œuvre par le Département** en termes de pré-concertation et sur le fait qu'un certain nombre de responsabilités ont évolué dans le temps en termes de maîtrise d'ouvrage.*
- *Rappeler de la manière la plus claire possible que depuis le départ, le Département a bien situé ce dossier comme étant **un Projet de Déplacements Durables** pour cette partie du Nord Bassin et non pas comme un nouveau projet d'infrastructure routière.*
- ***Par rapport à la question des coûts**, on est toujours dans une position difficile. Si on donne des prix très précis, on est suspecté de vouloir orienter sur des formules critiquables un projet déjà bouclé. Nous avons donc fait le choix d'ordres de grandeur pour assumer l'idée que tout n'est pas déjà arrêté.*



## 4. Compte-rendu du Maitre d'Ouvrage

### ➤ Monsieur Alain LEDUC, Chef de projet du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin du Département :

- A tout d'abord présenté **la structure générale de l'arrêté du 16 octobre 2018** adressé et remis aux participants – un document qui se structure en deux volets distincts :
  - **L'approbation du Bilan** présenté par Madame SARRIQUET, garante de la concertation
  - Les précisions sur les **mesures à mettre en œuvre par le maitre d'ouvrage** suite à ce temps de concertation préalable
- A exposé les enseignements de la concertation (cf. Section N°4 du document) – Des enseignements en lien avec la présentation de Madame SARRIQUET :
  - **Consensus sur la nécessité de développer les transports en commun mais des questions sur leur forme et les modalités de mise en œuvre**
  - **Consensus sur la nécessité de promouvoir les mobilités douces et les modes de déplacement actifs**
    - Apaisement de la RD3 en faveur de ces usages
    - Développement d'itinéraires cyclables et piétons en assurant une continuité de ces modes de déplacement
  - **Inquiétudes concernant un projet routier et ses impacts éventuels**
    - Extension de l'urbanisation, impacts sur les milieux naturels et les zones résidentielles, etc.
  - **Questionnements sur le calendrier décisionnel et de mise en œuvre et sur le coût du projet**
  - **Implication nécessaire des différentes collectivités**
- A présenté ensuite les **mesures à mettre en œuvre par le maitre d'ouvrage pour tenir compte des enseignements** de la concertation (Cf. Section N°6 du document) :
  - **Principes généraux des collectivités** qui :
    - Confirment leur **volonté de faire évoluer le système des mobilités actuel** vers un système qui favorise les modes alternatifs à la voiture :
      - Transports en commun et mobilités douces
    - Confirment leur **volonté de poursuivre l'apaisement de la circulation** sur la RD3 et dans les centre-bourgs
    - Valident **l'opportunité de poursuivre le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin sur la base des scénarios 2 et 3** - Ces 2 scénarios ont été reconnus par une grande majorité des participants (questionnaires, etc.) comme étant les plus aptes à faire évoluer le système des mobilités existant en faveur :
      - Des transports collectifs,
      - De l'apaisement de la circulation sur la RD3,
      - Du développement de la vie locale et des modes actifs dans les centre-bourgs.
    - Confirment leur **volonté de maîtriser les enveloppes urbaines** et de l'intégrer dans leurs documents d'urbanisme
    - Proposent **d'associer les acteurs de l'environnement aux analyses** pour préserver au mieux les milieux naturels

- Mesures **qui vont être mises en œuvre pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation**

- Renforcer **l'attractivité des transports en commun** (COBAN - Région) :
  - Améliorer l'offre de lignes régulières
  - Articuler avec le transport de proximité (notamment le transport à la demande) géré par la COBAN
  - Mieux coordonner l'offre TER et améliorer le rabattement vers les gares
  - Poursuivre l'aménagement des pôles d'échanges intermodaux
- Renforcer **l'usage des modes actifs**, dont la marche à pied (communes avec COBAN et CD33) :
  - Réaliser des aménagements en faveur des modes actifs (continuité et sécurité des cheminements, priorisation des modes actifs)
  - Engager une réflexion sur le stationnement automobile pour orienter vers les modes doux (notamment au droit des pôles d'échange).
- Renforcer **l'usage du vélo** (COBAN avec communes et CD33) :
  - Prévoir une programmation pluriannuelle pour la mise en œuvre du schéma des modes doux (sécurisation du réseau de pistes cyclables notamment)
  - Réaliser plus de stationnements sécurisés et proposer des conditions d'accueil vélo attractives (la COBAN réfléchit actuellement à des expérimentations sur différents sites)
  - Améliorer le report modal sur les pôles générateurs de déplacement
  - Sensibiliser et inciter à l'évolution des comportements (jeunes, entreprises, etc.)
  - Poursuivre les démarches engagées en faveur de la sécurité, la santé, l'autonomie, etc.
  - Développer des itinéraires cyclables et piétons accessibles
- **Poursuivre les projets initiés par les communes** en vue d'apaiser la circulation routière sur la RD3 en la transformant en rue pour des usages urbains :
  - Mettre en perspective les travaux déjà réalisés
  - Identifier des aménagements à poursuivre et des mesures à prévoir
- Étudier **un projet de nouvelle voie en arrière des communes** (sur la base de scénarios 2 et 3)
  - Rechercher une option de tracé de moindre impact environnemental
  - Rechercher un tracé en concertation avec les communes et habitants, et partager les inventaires (milieux naturels) avec les acteurs de l'environnement
  - Intégrer un raccordement à l'A660 et envisager un prolongement au Nord vers Lège pour faire la liaison avec le Médoc
  - Maîtriser l'urbanisation en cas de réalisation d'une nouvelle route
  - Évaluer les impacts sur la santé et les milieux (naturels, humains, ...)
- Approfondir la **réalisation de pôles d'échange de centralité ou plus éloignés**.

*Tout au long de la concertation, on est revenu sur l'importance de ces pôles d'échange pour permettre des modifications de comportement dans les modes de déplacement. Il y en a qui existent déjà sur le territoire, et d'autres qui sont envisagés dans le schéma des mobilités approuvé par la COBAN en début d'année 2018. Le PDDNB capitalise ces dispositifs et prévoit des pôles d'échange supplémentaires en arrière des zones urbanisées.*

- Prendre en compte les **recommandations de la garante** sur les modalités d'information et de participation du public pour la poursuite du projet
  - Poursuivre le travail en synergie avec les autres maîtres d'ouvrage
  - Améliorer le projet global en tenant compte des avis et contributions du public

- Associer les acteurs de l'environnement aux analyses
  - Continuer le dialogue engagé pour répondre aux attentes du public
- A indiqué la présence d'annexes au sein de la section N°8 du document.
- Des annexes qui reprennent des éléments mis en ligne sur la page du projet :
- FAQ
  - Réponses aux questions posées par les participants
  - Synthèses des questionnaires proposés tout au long de la concertation
  - Propositions formulées par les participants qui ont fait l'objet d'un document de synthèse présenté lors des deux dernières réunions publiques les 27 et 29 juin 2018.

## 5. Suites de la concertation

**Madame Katarzyna Czora, Cheffe de Projet chez Neorama, a présenté les suites envisagées pour la démarche de concertation :**

*Pour prendre en compte les recommandations de la Garante et mettre en œuvre les enseignements que le Maître d’Ouvrage tire de la concertation, le Département a réfléchi à un dispositif permettant d’assurer l’information et la participation des acteurs du territoire et du grand public jusqu’à l’enquête publique.*

Il est prévu **2 phases de travail** :

- Une **première phase de travail avec les acteurs du territoire** qui s’organise autour de **2 volets** :
  - **Un comité de suivi environnemental composé de 3 groupes d’acteurs dédiés à l’environnement** :
    - **Acteurs institutionnels** (Conservatoire du Littoral, Conservatoire Botanique Sud Atlantique, Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne ainsi que les représentants des différents SAGEs)
    - **Acteurs associatifs** (Cistude Nature, LPO Aquitaine, SEPANSO (représentant local FNE), représentant de la forêt, le CEBA en tant que représentant des associations locales)
    - **Services de l’État** (incluant les services « défrichement » et « Eau et Nature » de la DDTM33, la DREAL Nouvelle Aquitaine ainsi que l’AFB)
  - ⇒ **Objectif** : assurer le suivi des études et veiller à la bonne prise en compte des enjeux environnementaux.
  - **8 groupes d’acteurs communaux (1 par commune) composés de représentants de chaque groupe d’acteurs, par exemple** :
    - **Acteurs associatifs et socio-économiques** (associations membres du CEBA et autres, entreprises, commerçants, forestiers, chasseurs, handicapés, SDIS, DFCI, tourisme, FNAUT, Cobartec, etc.)
    - **Représentants des maîtres d’ouvrage** (communes, COBAN, Département, Région ?)
    - **Riverains et usagers** (usagers de la RD3, propriétaires fonciers, habitants et usagers des quartiers proches des couloirs envisagés, etc.)
  - ⇒ **Objectif** : travailler sur des questions d’usages, nourrir le travail du comité de suivi environnemental
  - **En parallèle : le Comité consultatif**
    - format actuel
    - réuni à chaque étape clé de la concertation
- Une **seconde phase de travail** avec le public qui commencerait plutôt au 2<sup>e</sup> semestre 2020 et dont l’objectif serait de préparer l’enquête publique sur le projet et de répondre préalablement aux questions des acteurs et du public.
  - **Réunions publiques**
    - 2<sup>e</sup> semestre 2020
    - Forme à déterminer
    - Objectif : préparer l’enquête publique sur le PDDNB et répondre préalablement aux questions des acteurs du territoire et du grand public
  - **Page internet**
    - Tout au long de la démarche
    - Calendrier, comptes rendus des réunions, etc.
- **Est envisagé le calendrier suivant** :
  - **Phase 0 ou préparatoire** qui commence avec la réunion du Comité Consultatif du 5 décembre.

- **Première réunion du Comité de suivi environnemental et première série de réunions des groupes communaux** (1 réunion / commune) pour présenter ces mêmes éléments : déroulement de la concertation préalable, bilan de la garante, enseignements tirés de la concertation et mesures à mettre en œuvre par le maître d'ouvrage.
  - Phase de travail avec les acteurs du territoire sur l'année 2019 avec 3 réunions de Comité de suivi environnemental et 3 séries de réunions avec les groupes communaux.
  - Réunions de bilan
  - Travail avec le grand public au 2<sup>nd</sup> semestre de l'année 2020
- **Un participant** a demandé à ce que soit précisée la diapositive sur la composition du Comité de suivi environnemental.
- **Alain RENARD** – *S'il apparaît aux uns ou aux autres que telle ou telle structure pourrait être utilement associée, il conviendra de nous le faire savoir pour que l'on puisse éventuellement faire évoluer la composition du Comité de suivi environnemental.*

## 6. Tour de table des participants et échanges

➤ **Monsieur Joël CONFOULANT, Représentant de l'Interclub qui réunit les dix associations de clubs d'entreprises du Bassin d'Arcachon en Val de l'Eyre** – *Nous trouvons jusqu'à présent que la part d'expression des entreprises n'est pas suffisamment prise en compte. La démarche qui a été faite pour nous écouter aux réunions publiques nous paraît très bien, si ce n'est que les horaires d'ouverture à ce public n'étaient pas forcément compatibles à l'exercice des entreprises. Ce n'est pas négligeable par rapport à d'autres expressions qui sont beaucoup plus représentées. Je vois dans le rapport de Madame la Garante que la notion d'entreprise n'est pas forcément soulignée. On parle souvent d'acteurs de l'environnement. Il y a d'ailleurs un Comité spécifique réservé à l'environnement, mais pourquoi ne pas faire un Comité spécifique réservé à l'économie parce que la mobilité des entreprises est indispensable. Je pense que cela mériterait, puisque nous sommes les acteurs économiques réels, que nous puissions avoir une expression sur notre demande. La mobilité des agents économiques est indispensable à la richesse et au développement économique de notre région, qui est déjà handicapée par sa forme géographique. On est en train de concentrer un développement démographique très important sans forcément l'anticiper et vivre avec ce qui existe.*

⇒ **Réponse d'Alain RENARD** – *Merci d'avoir cette expression pour la globalité des structures commerciales et artisanales des entreprises du Bassin d'Arcachon. Je rappelle que dès la pré-concertation, nous avons souhaité être à la fois proches du territoire, et on a sollicité une expression globale. Nous attendons avec une certaine appétence, l'apport d'une compagnie consulaire un peu référente, une contribution structurante par rapport à ces enjeux. Si on est sur des modes d'organisation à la fois inter-associatifs et socio-économiques, c'est qu'on est sur une mesure partagée. Il y a l'organisation spécifique autour des volets environnementaux car il y a des aspects très réglementaires en la matière, des passages obligés, des contraintes absolues et il est donc essentiel que nous ayons une formulation plus aboutie (Cf. dossiers existants sur les grandes infrastructures où le volet environnemental est réellement un point nodal).*

➤ **Monsieur Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC**

- **A relevé en premier lieu la limite de la démarche de vis-à-vis de la compétence du Département de la Gironde en matière de transports en commun.**

*Dès le début du rapport, Madame la Garante relève toute la limite de la démarche du Département en disant qu'il a souhaité repenser globalement et durablement le modèle de déplacements « tout voiture » et apporter la concertation sur un projet global de déplacements durables sur le Nord Bassin d'Arcachon tout en n'ayant que la compétence routière. Ce qui explique que dès le départ, le Département ne pouvait proposer des transports en commun originaux et répondant aux besoins des habitants, puisque ça ne relève pas de sa compétence, d'où les 3 scénarios routiers sur lesquels le Département, sous la pression des citoyens, a essayé de coller des transports en commun qui nous semblent inefficaces et qui ne résoudront aucun des problèmes soulevés. A la page 18, vous soulignez le besoin de transports en commun, l'insuffisance de l'offre actuelle qui donne le sentiment que sans voitures, on ne va nulle part.*

- **A évoqué un manque d'objectivité de la Garante quant au rapport fourni, notamment sur la solution de tram-train défendue par la COBARTEC.**

*Je soulignerai le manque d'objectivité dès que sont abordées les solutions alternatives et des erreurs – volontaires peut-être – qui soulignent le manque d'objectivité ou involontaires, qui traduisent, à ce moment-là, un manque de rigueur évident. Par exemple, pourquoi qualifiez-vous la COBARTEC d'association de cheminots ? Je n'ai pas compris. Monsieur LEDUC, vous avez reçu Monsieur Bayrand et Monsieur Colnée et ce ne sont pas des cheminots. Le professeur Ivan LAVALLEE qui a fait toute la concertation n'est pas un cheminot. Monsieur Michel TAVERAT qui est à l'origine de la création de la COBARTEC n'est pas un cheminot,*

et la grande majorité des militants de la COBARTEC non plus. Vous a-t-on mal renseigné ou est-ce volontaire ? Je ne sais pas.

Vous avez toujours affirmé, Madame, qu'il n'était pas question pour vous de prendre parti, heureusement, pour un projet ou un autre. Mais vous avez dans ce rapport minimisé le projet de la COBARTEC de tram-train. A la page 21 : « Un tram-train n'est pas la seule réponse à un besoin de transport. Le TCSP et la solution tram-train constituent, du point de vue du spécialiste d'EGIS, une des réponses très performantes ». Il valorise donc quand même le projet de tram-train. Vous parlez de 15 000 voyageurs par jour, et cela ne veut rien dire. D'où sortent ces chiffres ? 15 000 voyageurs pour une ligne de 200 kilomètres ? De 20 kilomètres ? Cela ne veut absolument rien dire. Entre Arès et Fature, il y a 21 kilomètres, ce qui représente 700 voyageurs par kilomètre et par jour. La ligne ferroviaire Bordeaux-Arcachon qui est la première ligne TER de toute l'Aquitaine compte 10 600 voyageurs/jour pour 60 kilomètres en double voie, ce qui ramène le trafic à 88 voyageurs/jour et par kilomètre. Donc il faudrait obliger sur le Nord Bassin à avoir huit fois plus de voyageurs par kilomètre de voie que sur la première ligne régionale de l'Aquitaine, ce qui est complètement aberrant, sachant aussi que le coût d'exploitation d'un tram-train est trois fois moins élevé que le coût d'un train. Tout cela est aberrant. Alors heureusement, je me réjouis, car vous avez dit plusieurs fois que vous ne preniez pas parti parce que sinon, comment auriez-vous traité le projet de tram-train. Vous avez dit, lorsque nous avons présenté le projet de tram-train qu'il y avait des oppositions, mais j'ai surtout entendu beaucoup plus d'oppositions pour les trois scénarios routiers. Bien sûr, aucun projet ne peut faire l'unanimité, mais les projets routiers ont marqué beaucoup d'oppositions dans les salles, et nous n'avons pas pu présenter notre projet, il a fallu s'infiltrer dans les discussions pour en parler, parfois élever la voix.

- **A émis des critiques quant à la pertinence des projets proposés.**

Nous pensons que les projets qui sont proposés ne peuvent pas résoudre les problèmes dès demain et rapidement à l'avenir. On voit tous les problèmes qui se jouent en ce moment sur la taxe carbone et autres. Sur le Bassin d'Arcachon, notamment sur le Nord Bassin, on ne peut pas se déplacer si on n'a pas de voiture. Donc il faut absolument des transports en commun performants, et ce n'est pas avec ce que vous proposez...

- **Est revenu sur la viabilité de la proposition de tram-train défendue par la COBARTEC.**

Vous avez aussi parlé du coût du tram-train. Vous ne le connaissez pas mais nous, on le connaît. Vous n'allez pas sur les coûts que l'on propose. Sur l'attente des citoyens, sur la rapidité de mise en œuvre, je conteste tout cela. Nous pensons que notre projet pourrait être réalisé beaucoup plus vite et à moindre coût.

⇒ Une remarque est formulée vis-à-vis des propos de M. Etchessahar, rappelant que la voix de la COBARTEC a été représentée et entendue lors des divers débats de la démarche de concertation.

➤ **Monsieur Michel DAVERAT, représentant de la SEPANSO a rappelé la nécessité de prendre en considération la variable du climat dans les discussions.**

Je voudrais faire une remarque générale au nom de la SEPANSO. Nous saluons la méthode de la démarche de concertation, nous l'avons toujours dit et nous en sommes satisfaits. A ce stade, il apparaît que la protection de l'environnement et la sauvegarde de la biodiversité ont l'air d'être prises en compte par le public et on le ressent dans les réponses apportées. Par contre, **il y a un grand absent : le climat**. A part dans l'arrêté départemental du Président qui cite le PCAET, on ne parle pas et on voit que le public est très éloigné de ce problème de l'augmentation des gaz à effet de serre. Cela nous interpelle, car cela signifie qu'on n'a pas bien fait notre travail et qu'il y a encore beaucoup à faire pour mettre ce problème en avant puisque pour la SEPANSO, il y a deux problèmes importants qu'on met sur le même plan : les émissions de gaz à effet de serre et la biodiversité. Je souhaitais juste en préambule de la discussion poser ce problème de cette manière.

⇒ **Réponse d'Alain RENARD – Il est évident que ce volet climat se doit d'être traité en tant que tel. Il importera que l'on puisse l'intégrer dans la démarche. Par rapport à cela, il y a parfois à poser des**

questions que l'on ne se pose pas immédiatement. On est effectivement sur des enjeux pour la planète pour demain et il n'y a pas qu'une réponse immédiate, il faut également intégrer des enjeux qui dépassent un territoire donné ou un échéancier immédiat.

➤ **Madame Marie-Hélène RIQUIER de la CEBA a demandé à ce que soit précisée la définition de la notion de « déplacements durables »**

*Je voudrais commencer par une question, un vrai pavé dans la mare. Je voudrais savoir ce que signifient les « déplacements durables ». J'ai participé à toutes les réunions l'année dernière, je n'ai toujours pas compris ce que cela signifie. Donnez-moi une définition dans ses limites spatiales et temporelles.*

- ⇒ **Réponse d'Alain RENARD** – *Le terme de déplacements durables, pour nous béotiens qui nous penchons aussi sur d'autres thématiques dans notre vie quotidienne, exprime le fait qu'aujourd'hui, on ne peut pas traiter le sujet des déplacements sans se préoccuper des moyens de déplacements et de leur impact sur la planète.*
- ⇒ *Le deuxième élément, c'est de s'interroger sur le support du déplacement et les évolutions par rapport à la façon de se déplacer. Je le figure : aujourd'hui, un déplacement se fait avec des produits issus du pétrole. Demain, quelles motorisations utiliserons nous et quels impacts auront-elles en termes de gaz à effets de serre ?*
- ⇒ *Il y a également le fait qu'aujourd'hui, on peut avoir 18 ou 20 ans et la capacité de se déplacer d'une certaine façon parce qu'on dispose d'une certaine force physique dont on ne disposera plus quand on aura 80 ans. Il faut donc également réfléchir en tenant compte des différents publics et de leur âge.*
- ⇒ *Il y a également la problématique d'accessibilité des services publics : Aujourd'hui, ils sont physiquement accessibles à 500 mètres, 2 kilomètres, 10 kilomètres. Demain, comment fera t-on si ils se trouveront à 40 kilomètres ?*
- ⇒ *La notion de déplacements durables ne figure pas dans le dictionnaire académique, mais il figure dans le cadre de certains positionnements en la matière. Ce qui m'intéresse est de mesurer de quelle façon aujourd'hui un certain nombre de personnes se situent par rapport à leurs déplacements et comment ils le voient demain ? Aujourd'hui, on a un système qui conduit à un tout-voiture. Est-ce que demain, les gens seront prêts à reléguer leurs pulsions de déplacements, et à envisager d'autres solutions ? Sur le bottom-up, c'est aussi comment des citoyens, pas uniquement ceux qui pensent pour leur compte, seront acteurs par rapport à ces enjeux-là. C'est une définition à la Renard, une hypothèse de départ et j'attends qu'elle soit amendée à travers la concertation mise en place pour que les uns et les autres nous disent « ça pourrait être ça ».*

➤ **Madame Marie-Hélène RIQUIER** - *Ça c'est la première partie de réponse, mais quelle est votre définition dans l'espace, quand vous nous proposez trois scénarios de route qui relie Biganos à Arès, enfin plutôt Querquillas et peut-être même avant car d'après mes informations auprès de la commune d'Andernos, cela ne passera pas par Andernos. Cela veut dire que les déplacements durables du Nord Bassin, ce n'est qu'une portion minime du territoire de la COBAN.*

- ⇒ **Réponse d'Alain RENARD** – *Ah ? C'est donc déjà terminé ? On sait déjà par où cela passe ? Rien n'empêche d'élargir la réflexion. Le Département de la Gironde engage une réflexion autour de ce Plan de Déplacements Durable du Nord Bassin d'Arcachon, la réflexion est libre. Si désormais on évoque une liaison vers l'autoroute A660 ou pour contourner Lège, cela témoigne de notre capacité à faire évoluer notre copie et à entendre un certain nombre de demandes en la matière. Nous faisons évoluer le périmètre de la réflexion. D'autre part, nous ne pourrions pas dire aux Girondins que le Département ne peut pas se préoccuper de la question de la mobilité parce qu'il n'est pas compétent*



en matière de transport. Une infrastructure routière fait partie d'un tout que l'on désigne par le terme « mobilité » et qui nécessite de mettre autour de la table ceux qui possèdent une compétence en la matière. Il s'agit donc des autres collectivités, la Région Aquitaine, la COBAN et les communes.

⇒ **Complément d'Alain LEDUC sur la remarque de Madame RIQUIER** – Je souhaite apporter un élément de réponse sur la notion de scénarios routiers. Je vous invite à aller regarder l'annexe N°4 du compte-rendu qui a été établi et qui rapporte toutes vos propositions. Rien qu'en lisant cela, vous comprendrez que le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin ne traite pas que de déplacements routiers. Cette annexe témoigne que le projet a su faire émerger de nombreuses propositions concernant tous les modes de déplacements : les transports collectifs, les modes actifs, etc. Cela démontre que le projet et la concertation a permis d'ouvrir largement le champ de la réflexion.

➤ **Madame Marie-Hélène RIQUIER** - Pour l'élargir au maximum et avoir une vue d'ensemble, cela ne pourra être fait que dans le cadre des réflexions qui conduisent à la rédaction du futur SCOT.

⇒ **Réponse d'Alain RENARD** – Je crois, Madame, que cela a été évoqué à maintes reprises lors de nos différentes réunions. Je l'ai moi-même présenté devant la COBAN, lors des réunions publiques, en disant qu'une des conditions de la mise en œuvre d'un projet de ce type était un document d'urbanisme qui acte la politique urbaine des collectivités. Qu'il s'agissait d'un des éléments indispensables pour avoir une crédibilité par rapport à la démarche.

➤ **Madame Marie-Hélène RIQUIER** - Si c'est vraiment ce que vous pensez, cela ne colle pas du tout avec votre planning, parce que le SCOT n'a même pas encore démarré.

⇒ **Réponse d'Alain RENARD** – Nous avons clairement dit qu'un certain nombre de décisions dépendront de ce que sera le contenu du SCOT. Nous travaillons sur un certain nombre d'hypothèses avec les collectivités en charge du SCOT. On ne peut pas avoir des orientations qui seraient contradictoires. Un projet de cette ampleur est soumis à un certain nombre d'impératifs environnementaux, d'autorisations de l'État, de conditionnalités qui, s'ils ne sont pas satisfaits, ne nous permettront pas d'obtenir les autorisations nécessaires pour le mettre en place. Les associations présentes ici le savent très bien. Nous avons posé ces éléments-là comme une conditionnalité objective qui fait que si ces éléments ne sont pas satisfaits en matière de ZPENS (zones de préemption sur les espaces naturels sensibles), de zone humide, de rectification en matière d'hydrologie, en termes de préservation d'espaces agricoles, de fonctionnalité par rapport à des trames vertes, le dossier ne pourra pas aboutir. Or, ces éléments-là, ce n'est que le SCOT qui pourra les formaliser.

⇒ **Remarque complémentaire de Frédéric PERRIERE** – Pour répondre à votre première question sur le concept de déplacements durables, il y a une phrase qui est importante dans la décision que prennent les collectivités, c'est l'engagement du point 6.1 du document : « les collectivités visent une réduction significative de la part de la voiture, notamment une réduction de moitié de la part du trafic sur la RD3 en 2030, au profit du transport collectif et des modes actifs. ». Après, il faut mettre en œuvre des choses pour réduire de 50% la mobilité voiture sur un territoire.

⇒ **Alain RENARD** – Nous avons rappelé que d'ici la mise en œuvre, il y a des objectifs à tenir et toute amélioration en la matière sera de nature à crédibiliser la démarche : mesures en faveur des modes doux avec la sécurisation des parcours par exemple, l'amélioration éventuelle des lignes de voyageurs. Tout cela sans attendre la mise en œuvre d'une nouvelle infrastructure routière est de nature à dire qu'il y a une volonté d'aboutir. Après, on sait qu'arrivés à un certain niveau, si on veut moins de fréquentation sur la RD3, il y a une question de transfert et de transport qui passe par la voie routière.

➤ **Un participant**

*Je souhaite émettre une simple réflexion par rapport à ces éléments de planification. J'ai l'impression que ce projet est centré essentiellement sur les infrastructures routières. C'est-à-dire qu'au vu de ce qui conditionnerait finalement la réalisation de ce projet, on risque d'être dans une planification inverse. C'est-à-dire que le projet d'infrastructure routière serait prêt bien avant même le SCOT, avant que les contraintes du plan climat et bilan carbone soient totalement établis. Par rapport à la définition que Monsieur PERRIERE vient de donner des déplacements durables, je vois mal comment une infrastructure routière répond à cette définition.*

⇒ **Réponse d'Alain RENARD –**

*Est-ce qu'il faut attendre, que le SCOT soit finalisé pour commencer à engager un certain nombre de démarches qui sont de l'ordre de l'apaisement de la circulation et de l'organisation des déplacements. J'ai pu lire des témoignages qui disent par exemple que le TER est mal synchronisé par rapport aux transports en commun. N'y a-t-il pas ici des choses que l'on pourrait améliorer d'ores et déjà ? Même si ce n'est pas spectaculaire, il y a déjà des améliorations sur lesquelles il serait intéressant de travailler. Ne confondez pas le pompier et le pyromane en la matière. Il semble qu'il n'y ait pas d'autres solutions pour fiabiliser un transport collectif que d'avoir des espaces qui lui soient privilégiés. Les solutions routières font partie des réponses.*

⇒ **Complément d'Alain LEDUC – Je vais compléter sur la temporalité.** *Comme cela vous a été présenté par Neorama, on parle désormais pour 2019-2020 de concertation continue. Si on a choisi ce format là, c'est qu'effectivement selon les maitres d'ouvrage, il y aura des temporalités d'actions différentes et qu'il permettra de capitaliser les différents temps de travail. Madame SARRIQUET a rappelé par exemple que la COBAN avait pour objectif avec la Région de mettre en place une nouvelle délégation de service public au 1<sup>e</sup> septembre 2020. Avec cet exemple on voit bien qu'en termes de temporalités, il y a des actions qui se rejoignent. Aujourd'hui, il y a eu déjà plusieurs avancées. La Coban a créé une Direction des Transports et recruté une Directrice des Transports. La problématique des transports est donc complètement prise en compte aujourd'hui. C'est également le cas pour les modes doux de déplacement. En termes de temporalité, on peut donc penser qu'à la fin du deuxième semestre 2020, on sera capable de démontrer que les collectivités ont travaillé ensemble conformément aux conclusions de la concertation qui vient de se dérouler et qu'elles sont cohérentes dans leur démarche.*

➤ **Monsieur Alain ROUX de la FNAUT a remercié le Département pour l'organisation de la concertation** qui lui paraît tout à fait indispensable compte tenu du nombre d'acteurs et de parties prenantes qu'il faut rassembler mais a exprimé une inquiétude et une interrogation :

- **Sur la longueur de la procédure** : *est-ce que pendant un an, on parviendra à tenir en haleine tous les acteurs et parties prenantes à ces nombreuses réunions ? N'y aurait-il pas moyen d'écourter la procédure de concertation ?*
- **Est-ce que le niveau communal est bien choisi**, parce que comme on vient de le rappeler, les objectifs en matière de développement de l'habitat, d'urbanisation, d'aménagement, sont supra-communaux. Si on travaille au niveau communal, il y a un risque de segmentation des choses et de ne s'intéresser qu'à des problèmes très locaux.

⇒ **Réponse d'Alain RENARD –** *Je rappelle que nous avons une approche qui est à la fois communale et intercommunale (SYBARVAL et COBAN). Un certain nombre des travaux passent par des décisions municipales, d'autres par des décisions intercommunales. Cette approche témoigne de notre volonté d'associer le plus grand nombre à la concertation.*

*Sur la longueur de la concertation : en matière environnementale, par exemple, il y a des études détaillées à conduire qui nécessitent une année minimum. C'est un temps qui peut donc paraître long au regard des difficultés de circulation et de déplacement identifiées. Je comprends l'usure potentielle*

de ceux qui y participent. On peut craindre le délaissement par certains. Comprenez que nous ne sommes pas maîtres de ce temps-là.

⇒ **Complément de Frédéric PERRIERE sur le choix des échelles :**

- L'échelle communale nous paraît utile pour travailler correctement des questions de projets locaux, que ce soient des sujets d'aménagement de carrefours ou d'insertion.
- L'échelle supra communale est l'échelle globale du projet.

**Dans le temps de la concertation, on naviguera entre les deux.** C'est aussi pour cela qu'on a voulu une concertation continue, afin d'être capable de s'adapter à l'avancement et en fonction des réflexions et des sujets. Ces deux échelles vont se compléter. Au besoin on rajoutera des focus particuliers. Par exemple, s'il y a une préoccupation des commerçants, on pourra faire un zoom spécifique. On vous propose de le gérer comme ça, **à géométrie variable** avec un socle d'abord communal d'un côté et global de l'autre.

**Sur la question de la longueur de la procédure :** on traite de sujets qui vont s'étaler dans le temps entre du « tout de suite » et du « très longtemps » en fonction des modes de transports considérés et des sujets. C'est aussi pour cela qu'il faut qu'on ait un process qui soit relativement long pour être capables d'intégrer tout cela. Il faut se donner le temps de poser les sujets, de les traiter dans le bon ordre, pour arriver à avoir une feuille de route partagée sur l'ensemble des chantiers de la mobilité.

➤ **Monsieur François HALARY, Automobile Club a souhaité exprimer le point de vue des automobilistes.**

Je pense qu'il ne faut pas opposer le transport automobile individuel au transport collectif. Je crois que les récents progrès du covoiturage vont de plus en plus amener l'automobile à n'être qu'un vecteur de mobilité parmi d'autres. Je crois qu'on a assisté à la fin de l'automobile individuelle- égoïste avec une seule personne dedans et qui ne s'inscrit pas dans un transport durable. Mais le transport individuel a encore de longs jours devant lui et il est du devoir de nos collectivités locales d'essayer de résoudre les questions relatives à ce mode de déplacement. Il y a aussi des questions de sécurité, il peut y avoir des gens qui meurent à cause d'un excès de circulation et il appartient aux pouvoirs publics de gérer cela. Il ne faut pas traiter que l'urgent, il faut aussi prévoir des transports durables, écologiques, etc. D'autre part, le thème du carburant qui dépasse le cadre de nos réflexions, à travers les évolutions techniques attendues démontrent que l'automobile aura encore sa place. Nous, nous essayons d'anticiper ces évolutions et d'inscrire le transport individuel dans un plan plus vaste et durable.

➤ **Monsieur Joël CONFOULANT, Représentant de l'Interclub qui réunit les dix associations de clubs d'entreprises du Bassin d'Arcachon en Val de L'Eyre**

En complément, les entreprises considèrent, comme on l'avait déjà évoqué, que le Val de L'Eyre devrait être intégré aux réflexions menées pour la Coban car, c'est un segment est-ouest indispensable et cohérent. Il nous paraît indispensable de réfléchir à la desserte du Val de L'Eyre.

➤ **Monsieur Michel DAVERAT, SEPANSO, au sujet des scénarios proposés :**

Dans le scénario 1, j'ai cru comprendre qu'on pourrait l'arrêter très rapidement de façon à ce que les collectivités puissent commencer déjà un certain nombre de réalisations parce que ça a l'air de faire consensus.

- ⇒ **Réponse d'Alain RENARD – Le scénario 1, mobilise certaines réponses possibles pour faire évoluer les mobilités.** Toutefois, il n'apporte pas de réponses par exemple pour la RD3, l'apaisement des circulations et le développement des déplacements doux.

➤ **Monsieur DAVERAT de la SEPANSO a rectifié son propos** : *Je n'aurais pas dû parler de scénario 1 mais du socle commun aux 3 scénarios 1, 2 et 3. Concernant ce socle commun, ne pourrait-on pas déjà commencer à avancer ?*

⇒ **Alain LEDUC** rappelle, que la COBAN a voté en début d'année 2018 un schéma des mobilités et des modes doux. Le socle commun proposé dans les 3 scénarios de la concertation mobilisé une partie des actions identifiées dans ces 2 schémas. Toutefois, et comme le précisait également les études associées à ces 2 schémas, l'efficacité de certaines actions ne pouvait s'envisager qu'avec un complément routier. Les scénarios 2 et 3 retenus à l'issue de la concertation préalable apportent ces compléments. Les options routières des scénarios 2 et 3 ne peuvent se résumer à de nouvelles voies. Il s'agit également de pôles d'échanges devant permettre des transferts de l'usage de la voiture vers les transports en commun, le covoiturage, le vélo, ... Il s'agit également de sécuriser les déplacements doux.

➤ **Madame Claudine CAMEDESCASSE a posé une question par rapport aux trois scénarios et différentes hypothèses qui sont basées sur des visions très terrestres** - *Nous sommes au bord d'un plan d'eau qui s'appelle le Bassin d'Arcachon. Juste par rapport à notre domaine de compétence, y a-t-il eu une approche de solutions maritimes, de solutions de cabotage en période de fréquentation maritime ? Cela peut-être une hypothèse assez intéressante pour qu'un certain nombre de visiteurs puissent se déplacer par cette voie.*

⇒ **Réponse d'Alain RENARD** – *Il y a deux éléments de réponse par rapport à cela :*

- *D'abord il est nécessaire d'identifier des porteurs de projets. Puis il est nécessaire d'examiner les volumes de personnes transportées, les flux potentiels.*
- *D'autre part, c'est une réflexion qui, je crois, est dans les cahiers de la COBAN lorsqu'ils travaillent sur la question des déplacements doux.*

⇒ **Marie-Hélène RIQUET** a précisé que l'envasement du plan d'eau avait empêché le projet envisagé par le Maire d'Andernos avec un engin amphibie.

⇒ **Alain RENARD** – *Je conçois que ce projet en particulier ait été abandonné mais il existe sûrement d'autres pistes envisageables. Il appartient cependant à la collectivité qui est en charge de cette compétence d'examiner le dossier et d'évaluer sa faisabilité.*

➤ **Madame Marie-Hélène RIQUIER a souhaité faire un point sur la sécurisation de la RD3 pour l'apaisement de la circulation**

*On voit constamment de nouveaux ronds-points se faire. Je n'ai rien contre car c'est une bonne manière de ralentir et de fluidifier la circulation, mais la circulation des véhicules de secours m'a toujours posé question. Avec tous les ralentisseurs qui sont mis en plus des ronds-points : comment faites-vous quand vous transportez des blessés et des malades ? D'autre part, pour que les voitures puissent laisser les véhicules de secours, on peut aller sur le côté quand il n'y a pas de fossés. Maintenant on voit des alignements de poteaux pour protéger les piétons, mais il n'y a plus moyens pour les véhicules de secours de passer.*

⇒ **Réponse d'Alain RENARD** – *Théoriquement, il suffirait de mettre « stationnement interdit » le long de ces voies pour que personne ne se gare et que les véhicules de secours puissent utiliser ces sur-largeurs. Mais si on n'empêche pas physiquement les gens de se garer n'importe où, ils le font. Et l'on veut éviter aux piétons d'être en sur-danger.*

⇒ **Madame RIQUIER - Mais on n'a pas l'impression que cela soit fait de manière coordonnée entre les différentes communes.**

⇒ **Alain RENARD – Tout à fait, il y a à la fois nécessité de valoriser ce qui a déjà été fait, d'étudier ce qui reste à réaliser puis, d'élaborer une charte des aménagements pour **assurer une cohérence des aménagements**. Par rapport aux secours, le Département qui finance très largement le SDIS<sup>1</sup>, se préoccupe régulièrement **de son opérationnalité**. Ainsi, quand les services de secours se trouvent englués dans un flux de circulation qui les empêche de progresser, cela pose un problème grave de sécurité.**

⇒ **Complément du Lieutenant-Colonel Charles LAFOURCADE, SDIS de la Gironde**

- *Quand les sapeurs-pompiers vont en intervention entre Lège et Biganos, ils sont obligés, dans 95% des cas, d'emprunter la RD3. Cette route a été aménagée avec de nombreux dispositifs qui empêchent les sapeurs-pompiers de rouler de manière aussi rapide et efficace qu'avant.*
- *Quand on a une victime en ambulance (pour 80% des cas), le principe en France n'est pas d'aller très vite à l'hôpital mais de la conditionner et de la ramener en meilleur état possible à l'hôpital. Quand vous partez de Biganos pour aller au pôle santé d'Arès, et que vous avez tous ces coupe-jarrets, il faut ralentir. Ces aménagements contraignent l'efficacité de nos interventions. Nous sommes obligés de nous adapter au contexte de cette route qui ne possède pas de d'itinéraire alternatif (contournement). Pour toutes les raisons déjà précisées au cours des différentes étapes de la concertation, le SDIS est favorable à la création d'une voie de contournement des agglomérations qui facilitera l'accès aux secteurs d'interventions, aux hôpitaux et aux massifs forestiers.*

➤ **Monsieur Alain LEDUC a rappelé les prochaines échéances**

- *Constitution du Comité de suivi environnemental*
- *Constitution des Groupes Communaux*
- *Premiers rendez-vous en février.*

➤ **Madame Katarzyna CZORA a rappelé les réunions à tenir avec le Comité de suivi environnemental et les 8 groupes communaux.**

*Pour chaque instance, 4 rendez-vous :*

- *Une réunion d'installation et de travail*
- *Deux réunions de travail*
- *Une réunion de bilan*

*Sera également réalisée une synthèse intercommunale qui nourrira le travail du Comité de suivi environnemental.*

---

<sup>1</sup> Service Départemental d'Incendie et de Secours

## 7. Synthèse et conclusion

- **Monsieur Alain RENARD, Vice-Président du Conseil Départemental a remercié les participants de leur présence et des échanges tenus.**

*Je voudrais tout d'abord vous remercier de votre participation à cette réunion et des échanges que l'on a pu avoir. Je vous remercie de nous avoir fait part des préoccupations et des réticences qui ont émergé avec cette concertation.*

*Il est important que nous connaissions le contexte de cette opération et que nous ayons régulièrement ces retours et échanges.*

*Je remercie tout particulièrement Madame SARRIQUET, les agents du Conseil Départemental et Neorama.*

***Clôture de la séance***