



|  |  |   |
|--|--|---|
|  <p><b>PROJET<br/>DE<br/>DÉPLACEMENTS<br/>DURABLES<br/>DU<br/>NORD-BASSIN</b></p> | <p>Réunion Comité de Suivi<br/>Environnemental n°1</p> <p><b>07 février 2019</b></p> |  |
|--|--|---|

## Compte Rendu – Comité de Suivi Environnemental : Jeudi 7 février 2019

### 1. Contexte et objectif de la réunion

- **Contexte de la réunion** : Première session du Comité de Suivi Environnemental organisé dans le cadre de la concertation continue sur le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin (PDDNB)
- **Date, heure, lieu** : Jeudi 7 février 2019, 14h à 16h, Conseil Départemental de la Gironde, Bordeaux
- **Objectifs** :
  - Initier le travail avec le Comité de Suivi Environnemental, instance composée de 3 collèges d'acteurs dédiés à l'environnement (institutionnels, associatifs et services de l'État), chargée d'assurer, au cours de la concertation continue, le suivi des études et de veiller à la bonne prise en compte des enjeux environnementaux au sein du projet PDDNB
  - Restituer aux participants une synthèse de la concertation préalable réalisée entre le 14 mai et le 30 juin 2018 (bilan quantitatif, présentation des enseignements de la concertation par le maître d'ouvrage)
  - Présenter les suites de la concertation et les modalités du travail à réaliser avec le Comité de Suivi Environnemental
  - Recueillir les premières remarques, questions et avis des participants
- **Modalités d'encadrement de la réunion** :
  - Réunion animée par Renaud Dupuy de Neorama, assistant à maîtrise d'ouvrage du Département de la Gironde sur le volet concertation
  - Présence de l'équipe projet : Alain Leduc, Clémence Ollivier et Florent Gestin, Conseil Départemental de la Gironde pour présenter le projet, la démarche et répondre aux questions et remarques des participants.

### 2. Participants

**11 personnes** ont signé la liste d'émargement. Le tableau suivant fait état des membres du Comité de Suivi environnemental invités :

| Structure                                       | Représentant (Prénom NOM) | Présence |
|---|---------------------------|----------|
| <b>A – Acteurs institutionnels</b>              |                           |          |
| Conservatoire du Littoral                       | Nathalie MADRID           | Absente  |
|   | Frédéric BERGEZ-CASALOU   | Présent  |
| Conservatoire National Botanique Sud-Atlantique | Coralie PRADEL            | Absente  |
|   | Emilie CHAMMARD           | Présente |
| Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne    | François BILLY            | Excusé   |

|  |                               |          |
|--|-------------------------------|----------|
| SAGE Bassin de la Leyre et milieux associés        | Cathy NAVROT                  | Excusée  |
|  | Nellie TARDITS                | Présente |
| SAGE Lacs médocains                                | Franck QUENAULT               | Présent  |
| CRPF Nouvelle Aquitaine                            | Amélie CASTRO                 | Excusée  |
|  | Luc-Olivier DELEBECQUE        | Présent  |
| CAUE de la Gironde                                 | Elodie VOUILLON               | Excusée  |
| <b>B – Représentants des Services de l'Etat</b>    |                               |          |
| DREAL Nouvelle Aquitaine                           | Nathalie GRESLIER             | Excusée  |
| DDTM 33 (Service Eau et Nature)                    | Paul COJOCARU                 | Présent  |
| DDTM 33 (Service Défrichement)                     | Sophie DANTHEZ                | Absente  |
| Agence Française pour la Biodiversité              | Nicolas SURUGNE               | Excusé   |
|  | Hervé DEMANGE                 | Présent  |
|  | Paquito NAVARRO               | Présent  |
| <b>C – Acteurs associatifs</b>                     |                               |          |
| Cistude Nature                                     | Christophe COIC, Emma VALADAS | Absents  |
| CEBA   | Joël MELLET                   | Présent  |
| CEN Aquitaine                                      | Nicolas VALY                  | Excusé   |
| Fédération Départementale des Chasseurs de Gironde | Emmanuel ROBIN                | Présent  |
| GCA  | Sébastien ROUE                | Absent   |
| LPO Aquitaine                                      | Laurent COUZI                 | Absent   |
| SEPANSO  | Daniel DELESTRE               | Présent  |

En complément de ces participants, signalons la présence de Raphaëlle ANTONA-TRAVERSI du Cabinet COUDRAY, de Kasia CZORA, Lucile MOAL et Renaud DUPUY du cabinet NEORAMA, de Magali CRESTE de la Direction de l'environnement du CD33 et de Florent GESTIN, Alain LEDUC et Clémence OLLIVIER de la Direction des Infrastructures du CD33.

### 3. Déroulé de la réunion

L'atelier s'est déroulé selon les 3 phases suivantes :

- **Présentation introductive**
  - Présentation du projet PDDNB
  - Synthèse de la concertation préalable
  - Compte-rendu du maître d'ouvrage : enseignements tirés de la concertation préalable et mesures à mettre en œuvre
  - Suite de la concertation
  - Premiers retours sur les ateliers des groupes communaux
- **Temps d'échange**
- **Synthèse et rappel des prochaines échéances**

### 4. Compte-rendu des échanges

#### 4.1. Présentation introductive

L'intégralité de la présentation introductive du Conseil Départemental de la Gironde et du cabinet Neorama est disponible sur la page internet du Département : <https://www.gironde.fr/grands-projets/projet-de-deplacements-durables-du-nord-bassin>

#### **4.2. Temps d'échange : questions, remarques et avis des participants**

**Hervé DEMANGE, AFB** : Est-ce qu'un site naturel de compensation serait une option envisagée ?

**Clémence OLLIVIER, CD33** : Pourquoi pas. Nous sommes vraiment en phase amont mais nous avons eu cette discussion et pourquoi ne pas partir sur ce principe-là, essayer de capitaliser l'information disponible sur ce qui est fait. Il y a un colloque prochainement à ce sujet, colloque qui est mené par Bordeaux Métropole. Nous allons voir comment il est possible de procéder. Nous avons pensé à étudier les Zones de Prémption des Espaces Naturels Sensibles (ZPENS) puisqu'on a déjà un certain nombre d'Espaces Naturels Sensibles (ENS) et que la gestion des sites à long terme pourrait être simplifiée et mutualisée dans le secteur. Après pour que les ZPENS soient intéressantes, encore faut-il que l'état de conservation soit « dégradé » pour que l'on puisse générer du gain écologique. Pour le moment, nous sommes relativement ouverts à toutes possibilités d'études, mais l'idée est vraiment d'anticiper cette recherche de sites de compensation en amont pour disposer de données d'inventaires assez fins sur ces derniers, pouvoir déposer des dossiers qui intègrent déjà ce volet compensation, et avoir des plans de gestion affermis au moment du dépôt des dossiers.

**Hervé DEMANGE, AFB** : Sachant qu'on est bien d'accord, la compensation constitue la « dernière roue du carrosse » et que malgré tout, cela s'anticipe à l'avance, parce qu'une fois que les travaux sont engagés, la compensation doit déjà être mise en œuvre.

**Clémence OLLIVIER (CD33)**. Tout à fait.

**Hervé DEMANGE, AFB** : Le dépôt de dossiers est envisagé pour 2021. Quelle échéance cela laisse-t-il présager en termes de travaux ?

**Clémence OLLIVIER, CD33** : Les travaux pourraient être envisagés à l'horizon 2025.

**Alain LEDUC, CD33** : Ces dates ne sont pas encore définies, l'objectif actuel étant d'avancer sur le projet global et de s'assurer que, dans les deux années à venir, l'ensemble des collectivités aient avancé conformément aux engagements pris. Cela constitue, pour le Département, une condition à remplir pour déposer les dossiers réglementaires concernant les volets routiers.

C'est un véritable challenge aujourd'hui, rien n'est établi. Il va y avoir un certain nombre de procédures qui vont peut-être un peu ralentir le processus. Pour vous donner un ordre de grandeur, les inventaires fins seront réalisés sur 1500 hectares sur une durée d'un an. Ensuite, si les dossiers réglementaires nous permettent d'obtenir les autorisations correspondantes, nous nous engagerons dans une phase plus opérationnelle et qui nécessitera également une programmation.

**Anne-Clémence OLLIVIER, CD33** : L'idée est d'anticiper le plus possible en amont de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et d'avoir identifié autant que faire se peut la totalité du foncier nécessaire, à la fois pour la réalisation des travaux mais aussi pour la mise en œuvre de la compensation. Ensuite, il y a au moins deux ans de procédures d'acquisition foncière - ce qui est une durée indicative - et les travaux ne démarreront qu'à l'issue de ce délai.

**Hervé DEMANGE, AFB** : Est-ce qu'on a idée, à l'heure actuelle, des perspectives d'aménagement futurs dans les différentes collectivités (PLU, SCOT), puisque nous allons nous intéresser aux suites du projet et aux impacts directs des infrastructures à créer éventuellement. Une infrastructure va forcément créer de

l'urbanisation à proximité. Peut-on déjà présager ces impacts induits ? Comment se positionnent les collectivités par rapport à cela ?

**Alain LEDUC, CD33 :** Les collectivités aujourd'hui se sont engagées sur le fait d'étudier le volet urbanisation. La crainte d'une extension de l'urbanisation a été exprimée par de nombreuses personnes pendant la concertation. Le futur Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) devra également prendre en considération les effets induits par une nouvelle solution routière sur l'urbanisation. En revanche, nous ne sommes pas encore capables de dire aujourd'hui quels seront les outils qui seront mobilisés pour limiter voire contraindre cette extension mais, nous prenons l'engagement d'y réfléchir.

**Paul COJOCARU, DDTM 33 :** Précédemment, vous avez exposé que les enveloppes urbaines seraient maîtrisées, voir figées. C'est un des engagements que vous avez rappelés.

**Alain LEDUC, CD33 :** Oui, c'est un engagement qui a été pris. Après, nous allons travailler avec les collectivités pour que cet engagement soit respecté et que les réponses soient portées à connaissance du public. C'est le public qui appréciera si elles respectent ou non nos engagements initiaux. Maintenant, vous préciser les solutions à mettre en œuvre me paraît prématuré. On peut, à travers des outils réglementaires, contraindre certains espaces. Il faut nous laisser le temps de travailler cela. Nous avons pris l'engagement de le faire.

**Hervé DEMANGE, AFB :** Il faudra surtout garder, à mon sens, la traçabilité des endroits qui ont été évités.

**Raphaëlle ANTONA-TRAVERSI, Cabinet Coudray :** Il y a déjà des engagements sur les mesures compensatoires, mais également des géoréférences des sites de compensations, en plus des outils réglementaires de protection.

**Alain LEDUC** prend note de la proposition formulée.

**Hervé DEMANGE, AFB :** Il y a des outils qui permettent à la fois de tracer les sites de compensation, les sites à éviter également, et il est nécessaire d'agréger l'information dans cette banque de données afin que l'on puisse se projeter à long terme.

**Joël MELLET, CEBA :** J'avais une première question relative à l'organisation de cette réunion. On a vu qu'il y avait trois collègues invités, et apparemment le collègue des associations environnementales avait été oublié. Je voudrais savoir si le bug avait été résolu.

**Clémence OLLIVIER, CD33 :** Il y a effectivement eu des problèmes de mailing qui sont à présent résolus. La Fédération de Chasse a été ajoutée à la liste des participants comme demandé lors d'un atelier. Un choix a été fait de privilégier, pour ce Comité de Suivi, une échelle plus « dézoomée », plus globale, et d'intégrer ainsi les associations locales de l'environnement du Nord Bassin au sein des groupes communaux. Les associations du collège associatif tel qu'il a été présenté ne sont pas présentes aujourd'hui (LPO, Cistude Nature, etc.) mais elles ont été invitées.

**Joël MELLET, CEBA :** Non, nous n'avons pas été invités. J'ai appris par hasard par Monsieur LEDUC il y a trois jours que cette réunion était programmée et c'est grâce à cela que nous sommes présents aujourd'hui. Il faut donc rectifier cela de façon à ce que la prochaine fois, le collège associatif soit présent.

**Clémence OLLIVIER, CD33 :** Le problème de mailing est désormais résolu.

**Daniel DELESTRE, SEPANSO :** J'aurais une question concernant la concertation pour avoir une vision d'ensemble sur ces objectifs. Si j'ai bien compris, il y a une concertation préalable qui a désigné trois solutions possibles, et maintenant, j'ai l'impression qu'on embraye sur la recherche de la solution « miracle ». C'est-à-dire qu'on ne va pas continuer à comparer les trois solutions. Alors, une première

question, c'est que, j'ai vécu un certain nombre de concertations sur d'autres sujets, soit des lignes à haute tension, soit des raccordements électriques entre la France et l'Espagne. Jusqu'à assez longtemps, on comparait les scénarios en termes de consommation de territoires naturels ou de forêts, de longueur, etc. Est-ce que vous avez ces éléments à ce jour ? Est-ce que des trois projets, vous avez une consommation comparée de surfaces ?

**Alain LEDUC, CD33** : L'estimation de la consommation des espaces est proposée dans les études réalisées par le bureau d'étude BIOTOPE. Avec la concertation préalable, l'idée était de s'assurer de l'opportunité du PDDNB. Ce dont on est certain et qui a fait consensus, c'est que tout le monde était d'accord sur le principe qu'il fallait essayer de faire quelque chose. Je pense que sur ce point, il n'y a pas eu de débat. On a ainsi pu juger de l'opportunité de cette opération, ce qui n'était pas garanti au départ.

Ensuite, nous avons estimé, au vu des échanges qui ont eu lieu et des questionnaires qui ont été remis, qu'on pouvait poursuivre le projet, et ce sur deux scénarios qui ne sont pas des solutions mais des principes. Maintenant, nous allons engager toutes les études qui vont permettre de faire ces comparaisons multicritères qui vont intégrer, entre autres, les éléments que vous mentionnez. On est actuellement en train de rédiger un cahier des charges qui va nous permettre d'avoir tous ces éléments pour le prochain rendez-vous de concertation publique fin 2020. Lors de cette nouvelle concertation publique, nous présenterons puis compléterons cette analyse comparative.

Nous débutons actuellement ce travail avec les groupes communaux. Pour parvenir à identifier une variante privilégiée, nous passerons par une analyse comparative. Évidemment, lors de la concertation publique, nous présenterons ces analyses et nous expliquerons comment nous sommes arrivés à ce résultat.

**Daniel DELESTRE, SEPANSO** : Je me permets de contester un peu la méthode. Vous dites que vous êtes appuyés sur un sondage, des questionnaires, qui valent ce qu'ils valent. Mais les résultats dépendent de la manière de formuler la question, du niveau d'information des gens. Si vous avez posé la question sans avoir donné les éléments de comparaison sur la consommation de forêt, je peux y répondre comme ça, « j'ai envie de prendre ma voiture, c'est tout ». C'est, à mon avis, très insuffisant. Aujourd'hui, les gens se préoccupent de l'environnement, ils se posent des questions. Les citoyens sont très informés. Et vous ne leur donnez pas les éléments qui permettent de fonder leur choix. Vous « foncez » sur une solution routière *ex-nihilo* dans la forêt. Je pose des remarques sur la méthodologie et je pense que c'est une méthodologie qui à mon avis ne respecte pas tant les citoyens que les associations ou les socio-professionnels liés aux milieux forestiers ou autre chose. Toute la méthode est contestable, permettez-moi de vous le dire, en ayant vécu d'autres concertations par le passé.

**Alain LEDUC, CD33** : Je vous invite à aller sur la page du projet ([www.gironde.fr](http://www.gironde.fr)) et de regarder toutes les études qui ont été réalisées et l'ensemble des rapports mis à disposition. Vous jugerez sur ce point si nous sommes arrivés en phase de concertation préalable avec un dossier « bâclé ».

**Daniel DELESTRE, SEPANSO** : Ce n'est pas ce que je dis. Mais c'est l'essentiel de savoir pour comparer combien on va abattre de forêt !

**Alain LEDUC (CD33)** : La concertation préalable n'était pas faite pour discuter d'une solution technique en particulier mais pour débattre du système global des mobilités et des principes d'évolution de ce système.

**Daniel DELESTRE, SEPANSO** : Mais en prenant en compte les impacts environnementaux, c'est essentiel en 2019. Vous ne savez pas me dire combien on consomme de surface forestière, ce qui me paraît pourtant assez évident.

**Alain LEDUC (CD33)** : Le positionnement exact des couloirs à l'intérieur desquels seront positionnés les tracés fait l'objet du travail proposé dans les ateliers communaux.

**Daniel DELESTRE, SEPANSO** : Oui, mais on a des grandes lignes sur ce point. Vous connaissez la longueur de votre infrastructure, vous multipliez par la largeur, vous savez quelle est la surface. Ce sont des chiffres simples qui permettent de raisonner, d'avancer et de donner aux citoyens et aux acteurs socio-professionnels des éléments.

**Alain LEDUC (CD33)** : Ce qu'on préconise avec les scénarios 2 et 3, c'est d'utiliser des éléments fragmentants, ce qui a été expliqué à maintes reprises. Éléments fragmentants, cela signifie qu'on privilégie des zones de passage dans la forêt qui existent déjà, soit les lignes RTE, soit les pistes forestières.

**Daniel DELESTRE, SEPANSO** : Les pistes forestières ne constituent pas des éléments fragmentants. Elles ont déjà un rôle bien particulier. Les lignes RTE, il y a une notion de pare-feu, ce n'est pas du foncier disponible. Il y a d'autres enjeux à prendre en compte.

**Alain LEDUC (CD33)** : Pour répondre à la question, nous n'affirmons pas que nous n'allons pas impacter la forêt. Mais le principe retenu, c'est d'éviter d'aller traverser la forêt à nouveau. Je ne dis pas qu'il n'y aura aucun impact mais l'idée initiale était celle-ci. Nous connaissons bien ces problèmes car nous les examinons avec la DFCI et le SDIS. Nous savons ce que cela implique pour la forêt et nous travaillons ce sujet avec l'ensemble des acteurs concernés et dans tous les groupes communaux.

**Nellie TARDITS, SAGE Leyre, PNR Landes de Gascogne** : Souvent, les aménagements sur notre territoire sont assez impactants sur la question des zones humides. Sur les études prévues, y a-t-il quelque chose sur ce sujet ?

**Clémence OLLIVIER (CD33)** : Dans un premier temps, étant donné le type de sol sableux en présence dans le secteur, la première approche consiste en un inventaire sur la base des habitats naturels qui, au regard de la nouvelle réglementation, ne suffira pas en tant que tel. On prolongera probablement avec une étude des niveaux de nappes pour conforter les résultats de la première approche. Cela fait partie des éléments à étudier mais nous aurons un premier filtre avec cette approche habitat-flore et un second filtre qui permettra de limiter la pose de piézomètres sur l'ensemble de l'aire d'étude, pour vraiment cibler, sur les fuseaux qu'on va retenir, une analyse complémentaire des hauteurs de nappes.

**Nellie TARDITS, SAGE Leyre, PNR Landes de Gascogne** : C'est sûr que cet aspect de suivi piézométrique est, à mon avis, vraiment intéressant. Il faut effectivement peut-être l'anticiper.

**Hervé DEMANGE, AFB** : Je tiens à attirer l'attention sur le fait que ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de végétation caractéristique qu'une zone n'est pas humide. Quand on traverse une pinède, on peut très bien être en zone humide.

**Clémence OLLIVIER (CD33)** : Nous sommes bien d'accord. Nous aurons toutefois une première vision sur l'aspect habitat et une seconde vision complémentaire des hauteurs de nappes. Nous aurions pu faire des inventaires floristiques après ou des sondages pédologiques mais cela nous semblait dans le contexte assez peu représentatif du fait d'éléments de discrimination insuffisants.

**Emmanuel ROBIN, FDC 33** : Quoi qu'il en soit, par rapport aux scénarios qui nous sont présentés aujourd'hui, intuitivement, étant donné qu'on va s'éloigner des urbanisations, il y a un impact environnemental certain. Le scénario 1 me plaisait bien. Il y a des éléments structurants, j'entends que c'est une bonne idée de reprendre les flux existants mais la ligne RTE est enterrée...

**Alain LEDUC, CD33** : La ligne RTE n'est pas enterrée.

**Emmanuel ROBIN, FDC 33** : Il y aura sûrement dans les études et dans vos deux scénarios, des variantes, c'est évident. Mais l'aspect fragmentant d'une infrastructure rétro-littorale sera indéniable pour les territoires qu'elle soit proche ou plus éloignée de l'urbanisation existante et j'ai du mal avec cette idée par rapport à l'historique de ce bassin. Il faut calmer le marché du foncier et l'expansion foncière sur le secteur. Ça va être très dur. J'entends tout à fait les problématiques de la RD3 en tant qu'usager et je connais des variantes parce qu'il y a quand même ce que vous appelez des liaisons complémentaires à rattraper comme la RD5. Il y a des choses qui peuvent être travaillées, mais bon... Le scénario 1 me plaisait, du point de vue environnemental puisqu'il était le moins impactant.

**Joël MELLET, CEBA** : Le scénario n°1 a été, à mon sens, insuffisamment travaillé et présenté. Ce qui est ressorti des pré-concertations et concertations et cela a été mis en évidence par le rapport de la garante, c'est qu'il y a une demande de transports en commun beaucoup plus importante. Si ça avait été présenté dans les scénarios, je ne suis pas sûr qu'on aurait eu les mêmes réponses car grosso modo, dans le scénario 1, « on ne fait rien », et les scénarios 2 et 3 sont deux dessertes routières. Il n'y a que ceux qui étaient en faveur d'une route, et c'est pour ça que je vous interrogé sur le nombre de questionnaires qui avaient été envoyés et sur le taux de réponse, parce que je suis étonné que l'on ait des taux de réponse qui soient à 90% en faveur des routes, surtout dans le contexte actuel où l'on prend en compte les impacts sur l'environnement.

J'avais une seconde question par rapport aux études à faire sur les usages : est-ce que vous allez continuer à étudier les besoins de déplacements actuels des personnes qui habitent toutes les communes de la COBAN parce qu'on a eu des informations sur des comptages, mais habitant le Nord Bassin, je vois bien qu'on a plus de cabotage que des liaisons point à point, de Lège ou du Cap-Ferret jusqu'à Biganos. Il faudrait avoir une réponse qui soit plus précise. Je pense qu'une grande partie des besoins de déplacements routiers vont vers la Métropole et sur cet axe, il n'y en a pas beaucoup. C'est une politique de l'offre : on offre une infrastructure pour ensuite permettre de l'urbanisation plutôt qu'une politique de la demande. Va-t-il y avoir des études complémentaires sur cet aspect ?

**Alain LEDUC, CD33** : C'est votre analyse du travail qui a été réalisé mais aujourd'hui, il y a déjà beaucoup d'éléments sur ce volet déplacement. La problématique des flux de déplacements a été régulièrement soulevée, on a même fait des fiches spécifiques pour répondre à cette question.

**Joël MELLET, CEBA** : Par rapport aux habitants du nord du territoire (arésiens, lègeois, andernosiens), avez-vous eu un échantillon de cette catégorie de population pour connaître les déplacements qu'ils faisaient ?

**Alain LEDUC, CD33** : Oui, une étude disponible sur le serveur a été faite par le bureau Explain. Elle résulte d'une enquête origine-destination réalisée en 2017. Des postes d'enquête ont été répartis sur tout le territoire et ont permis d'analyser les déplacements. Après, il y a plusieurs types d'enquêtes, je vous parlais par exemple de l'enquête « grands déplacements » qui a été faite en 2009 et qui est co-financée par l'État, la Région, le Département et la Métropole bordelaise. Ce sont des enquêtes que l'on ne peut faire qu'une fois tous les 10 ans, qui permettent d'avoir des niveaux de précision très importants sur des territoires très larges. Ce que l'on a fait à notre échelle, ce sont des enquêtes spécifiques au territoire de la COBAN qui ont permis de compléter les éléments que l'on avait obtenus à travers ces études « grands déplacements ».

Toutefois, je vous rejoins complètement sur le fait qu'il y a un mélange sur la RD3 entre les différents types de déplacements, avec effectivement du cabotage qui représente environ 30% des déplacements et des déplacements à plus longue distance. Il a donc été proposé de valoriser les déplacements « courte-

distance » sur la RD3 et d'extraire de cet axe tous les déplacements qui n'ont lieu d'y être. Hier, par exemple, nous étions en réunion à Andernos. L'expression proposée sur ce sujet par les personnes de la commune était : effectivement par rapport aux déplacements vers la métropole bordelaise, aujourd'hui, en dehors de l'utilisation de la voiture, la seule solution qui existe est la ligne 601. Pour ceux qui ne connaissent pas le secteur, on a deux radiales qui permettent de rejoindre la métropole : côté sud, la RD1250 et l'autoroute A63 puis la voie ferrée ; et côté nord, la RD106 (une 2x2 voies qui supporte la ligne 601 qui est une ligne TransGironde). Pour les habitants du nord de la COBAN, quelles sont les possibilités pour aller vers la métropole : prendre la ligne 601 pour un trajet d'environ 2 heures, prendre la voiture et rentrer dans Bordeaux ou trouver une solution de rabattement en approche de Bordeaux. Ce qu'on leur expliquait, c'est ce qu'a démontré la concertation préalable : il peut y avoir des solutions qui leur permettent d'utiliser la voie ferrée qui existe. Aujourd'hui, nous avons une infrastructure qui est très efficace, qui existe et qui fonctionne très bien. Pourquoi ne pas chercher des améliorations au système qui existe qui permettraient à ces gens des communes du nord d'accéder de manière plus efficace aux gares de Biganos et de Marcheprime. C'est ce qu'on propose dans le PDDNB : améliorer ces pôles d'échanges, leur desserte avec les modes usuels mais aussi avec les transports en commun et autres modes de déplacements. Si les habitants d'Andernos arrivent à Marcheprime en 20 minutes, il faut ensuite 25 minutes pour aller dans Bordeaux, ce qui représente un trajet de moins d'une heure. Je profite de ce que vous dites concernant le cabotage sur la RD3 pour préciser que cet axe n'est peut-être pas le plus adapté à la mise en œuvre d'une liaison par transport en commun « rapide » entre les communes du Nord et la gare de Biganos.

**Joël MELLET, CEBA :** Je ne voudrais pas revenir sur des débats que nous avons déjà eus mais il y a une emprise qui, je crois, est du ressort du Département, qui s'appelle l'ancienne emprise de la voie ferrée, qui fait 11 mètres de large et pour laquelle il y a eu des études, pour pouvoir mettre des bus électriques, des moyens de transport qui soient légers et rigoureusement parallèles à la RD3 et qui permettraient d'avoir une offre. Je ne parle pas du tram-train. Et sur ce point, le Département, vous êtes partie prenante.

**Alain LEDUC, CD33 :** Pour les gens qui sont là, je veux bien répondre à cette remarque, mais je précise qu'il y a eu lors de la concertation un atelier organisé pour traiter ce sujet particulier. Nous y avons fait venir un expert indépendant et qui a fait une analyse de cela.

**Daniel DELESTRE, SEPANSO :** Avez-vous une idée du gabarit, de la largeur de la route ?

**Alain LEDUC, CD33 :** S'il y a un jour une réponse routière, ce sera une route du type de celle de la déviation de Galgon (au nord de Libourne). Il s'agit de la RD18 qui traversait la commune et qui a été placée en arrière des secteurs urbanisés. Elle est aujourd'hui parfaitement intégrée dans le paysage. La chaussée circulaire comprenant 2 sur-largeurs de 1,00m fait 8,50m de large. Je cite souvent cet exemple d'aménagement car malgré sa proximité des secteurs habités, il a été parfaitement accepté par les riverains.

**Paul COJOCARU, DDTM 33.** Vous dites : « si un jour, on fait une voie routière ». Je ne souhaite pas parler en tant qu'autorité environnementale parce que je ne la représente pas. Mais par rapport à la manière assez subtile dont l'a exposé la garante, vous pouvez faire des raccourcis en considérant ce qui va être amené à la future concertation. Ce sont des scénarii qui sont assez tranchés et qui comportent des liaisons routières. Je veux juste attirer votre attention sur le fait que l'ensemble des études que vous allez mener ne devront pas focaliser tout autour d'une liaison routière. Il faudra vraiment faire ce que la garante a demandé. L'aménagement d'une nouvelle route est une possibilité mais en parallèle, il faut vraiment essayer de développer toutes les offres alternatives, les autres modes de transports et je pense que c'est ce que les études vont essayer de mettre en avant. Pour la future évaluation environnementale, il faut absolument intégrer ce que vous avez évoqué, c'est-à-dire l'ensemble des travaux faits par les



autres maîtres d'ouvrage, afin que le projet soit concerté de manière globale. Et également en termes de consommation d'espace. Il est clair que l'autorité préfectorale aujourd'hui va être très vigilante sur tout ce qui est consommation d'espace naturel ou forestier et l'impact environnemental de ce fait est absolument majeur pour ce type de projet.

**Alain LEDUC, CD33 :** Vous faites bien de le rappeler, mais clairement aujourd'hui, nous n'affirmons rien. Nous avançons en écoutant le public. Les évaluations qui vont être réalisées, que ce soit sur le volet socio-économique, environnemental, ou autres, vont apporter des éléments de compréhension du dossier qui seront présentés au public. Si, à l'issue de ces présentations, nous arrivions dans une situation où les avis étaient partagés à 50/50, cela signifierait que la réponse apportée n'est pas la bonne.

Nous allons au-devant d'une étape complexe pour laquelle il va falloir intégrer tous les éléments que vous venez de décliner et nous n'avons aucune certitude aujourd'hui. Nous essayons de travailler avec l'ensemble des collectivités afin de trouver une réponse à même de faire évoluer la situation du nord du Bassin d'Arcachon. Si cette opération a été identifiée à un moment donné, c'est qu'il paraissait important de travailler sur ce territoire, mais si ce même territoire nous dit, à terme, que ce projet ne répond pas aux besoins, et qu'il n'en veut pas, nous n'allons pas nous battre contre les règles qui nous sont imposées, contre l'avis des services instructeurs, etc. Nous essayons de construire quelque chose. Nous ne détenons pas la vérité et si cela ne doit pas se faire, nous n'imposerons rien. Les prochaines étapes apporteront beaucoup d'informations sur ce dossier, et des éclairages qui nous permettront de dire si nous devons poursuivre ou non.

**Hervé DEMANGE, AFB.** Pour rebondir sur ce qui a été dit, et ça résumera peut-être certains éléments : le scénario d'évitement commence dès la déclinaison des différents scénarios qui ont été soumis à la concertation et qui sont développés par la suite. Et se brider à ce stade à deux scénarios parce que, socialement, ils ont été plus favorablement traités et peut-être déjà un biais dans la séquence ERC.

**Alain LEDUC, CD33 :** Nous comparerons les variantes à une option de référence. Si dans l'évaluation socio-économique et celle menée sur les autres aspects environnementaux, nous jugeons que le bilan ne démontre pas l'intérêt d'une ou l'autre variante, nous n'irons pas plus loin.

**Émilie CHAMMARD, CBN Sud-Atlantique.** Les 1 500 hectares qui vont être étudiés intègrent-ils le scénario 1 ?

**Alain LEDUC, CD33 :** Non, ce n'est pas prévu car le scénario 1 ne propose pas de nouvelles infrastructures supports de mobilité. Le scénario 1 valorisait principalement certaines actions du schéma des mobilités approuvé par la COBAN. Faire des inventaires fins au droit d'axes routiers qui ne vont pas être utilisés ne nous paraît pas intéressant au regard des informations dont nous disposons. En revanche, les inventaires fins à réaliser vont bien concerner toutes les radiales qui rentrent vers les centres urbains puisqu'ils sont susceptibles de recevoir des solutions en termes d'amélioration des cheminements doux et pistes cyclables et des aires de rabattement.

**Hervé DEMANGE, AFB :** Est-ce qu'il y a déjà eu, à l'heure actuelle, un croisement de fait ou projeté avec le SRCE par rapport aux différents scénarios ?

**Clémence OLLIVIER, CD33 :** Il y a eu une étude BIOTOPE qui a fait une superposition avec le SRCE. Elle est disponible sur la page internet du projet.

**Hervé DEMANGE, AFB :** Et suite à cette étude, des impacts potentiels se dégagent-ils déjà par rapport aux enjeux soulevés dans le SRCE, selon les différents scénarios ?

**Clémence OLLIVIER, CD33 :** Je pourrai préciser cet élément avec le document à l'appui.

**Daniel DELESTRE, SEPANSO.** Il y a des déviations qui posent plus ou moins problème, mais dans le cas présent, il faut tout de même reconnaître que le secteur du Bassin d'Arcachon constitue un espace particulièrement fragile. Quand on regarde la carte, on s'aperçoit qu'il y a déjà une route assez importante qui permet d'aller de Bordeaux à Lège Cap Ferret, Marcheprime, Biganos. Le territoire n'est donc pas démuné, ce n'est pas le « Désert des Tartares ». On fait une route parallèle, dont on sait très bien, si l'on regarde ce qui s'est passé un peu partout avec les déviations, que ce sont des supports d'urbanisation. On ne peut pas le nier. Cela ne dépend pas de vous parce que les gens sont propriétaires et ils vont construire. C'est évident que c'est un cheval de Troie sur le territoire. Les chasseurs vont pouvoir dire adieu à ce beau territoire.

**Nellie TARDITS, Sage Leyre, PNR Landes de Gascogne :** Le SAGE est très attentif au projet, notamment par rapport aux zones humides et à ses potentiels impacts, parce qu'on est quand même concernés par plusieurs ruisseaux et zones humides. Concernant les données, vous êtes-vous déjà rapprochés des collègues du Parc, afin de voir ce qu'on a déjà sur ce territoire ?

**Clémence OLLIVIER, CD33 :** BIOTOPE les a consultés dans le cadre de son étude. Ils reviendront vers vous et réactualiseront les données en fonction des avancées éventuelles en matière de connaissance.

**Nellie TARDITS, Sage Leyre, PNR Landes de Gascogne :** Et même après, je ne sais pas comment ça sera diffusé mais toutes les données que vous allez récolter sur le territoire, je pense que ça serait peut-être intéressant de partager et de les mettre à disposition.

**Clémence OLLIVIER, CD33 :** Cette transmission de données est prévue.

**Hervé DEMANGE, AFB :** Il a été rappelé qu'il y a pas mal de cours d'eau susceptibles d'être interceptés par les voies éventuellement à créer. Les données concernant ces cours d'eau mériteraient sûrement d'être affinées d'un point de vue réglementaire pour savoir si ce sont des cours d'eau ou non et avoir des expertises ciblées, parce que si ce ne sont pas des cours d'eau, on va très vite tomber sur des zones humides ou pseudo zones humides sur ces secteurs. Je vous demande cela pour que les enjeux soient bien relevés.

**Paul COJOCARU, DDTM 33 :** Pendant l'année d'inventaire, il ne faudra pas seulement réaliser un inventaire faune/flore mais être sûr de l'identification du caractère cours d'eau, de tous les émissaires **qui** seraient touchés, en profiter, sous réserve qu'une infrastructure soit créée bien sûr.

**Alain LEDUC, CD33 :** Je ne suis absolument pas technicien et j'entends les questions que vous posez. Mais par rapport à la qualification des cours d'eau, si nos fuseaux couvrent des bandes de 300 mètres par exemple, est-ce qu'on est capable, avec les connaissances actuelles, de caractériser le cours d'eau comme vous le dites, ou est-ce qu'il faut aller beaucoup plus loin, remonter tout le cours d'eau ?

**Paul COJOCARU, DDTM 33 :** A partir du moment où il y a une intersection d'un émissaire, le tout est de procéder avec les bureaux d'études spécialisés qui feront le travail et de vérifier déjà s'il est bien référencé comme cours d'eau, ne pas hésiter à demander aux techniciens « rivière » concernés, voire au service de la DDTM ou de l'AFB quand il y a un doute. Ce n'est pas le plus difficile.

**Alain LEDUC, CD33 :** Je vous pose la question parce qu'on engage un gros travail en termes d'expertise sur le terrain, et c'est pour cela qu'on vous réunit. S'il y a un intérêt à aller expertiser des points particuliers, il faut absolument que vous nous le disiez.

**Hervé DEMANGE, AFB :** Par croisement SIG, je pense déjà que vous pouvez très rapidement déterminer les points d'intersection éventuels, même sur des bandes de 300 mètres, des différents émissaires et à

partir de là, vous nous envoyez cette information et nous serons peut-être à même de juger de l'impact relative et des enjeux sur la base des connaissances que nous pouvons avoir.

**Paquito NAVARRO, AFB** : Il peut effectivement être intéressant de croiser avec toutes les données qu'on a, voir si dans notre banque de données ou les secteurs que l'on a déjà identifiés, je pense qu'il y a sûrement quelque chose d'intéressant à faire.

**Hervé DEMANGE, AFB** : J'ai vu que le planning de réunions était particulièrement resserré et je me demandais ce que nous allions avoir comme informations différentes de celles d'aujourd'hui. Je ne sais pas si vous aurez le temps d'avancer suffisamment pour nous présenter autre chose. Il y a 4 comités, qu'est-ce que l'on entend voir sur la prochaine réunion ?

**Alain LEDUC, CD33** : Nous n'avons pas forcément à ce jour défini d'ordre du jour de chacune de ces réunions. L'idée de départ était d'être capable de faire des remontées sur les expertises qui vont être menées sur le terrain. Après, avec cette fréquence, il ne va peut-être pas y avoir tant de faits nouveaux d'une réunion à l'autre.

La deuxième question qui se pose, si on se focalise sur le volet purement routier : est-ce que cela vous intéresserait de travailler sur les méthodes de franchissement de certains couloirs, par exemple ? Ce sont des sujets pour lesquels nous souhaiterions travailler avec vous si vous en êtes d'accord de façon à bénéficier de votre expertise en termes de solutions techniques.

**Hervé DEMANGE, AFB** : Pour être clair, notre participation va être en rapport avec cette plus-value qu'on pourra apporter. C'est pour cela que je cherchais à savoir comment nous allions pouvoir apporter cette plus-value sans ces éléments complémentaires d'ici à la prochaine réunion.

**Clémence OLLIVIER, CD33** : L'idée est de profiter de ces temps d'échange pour faire remonter ce qui ressort des discussions menées à l'échelle locale et ce qui ressort des études pour avancer au fur et à mesure. Il y a peut-être des secteurs sur lesquels nous allons identifier des forts enjeux. Il s'agit de réfléchir ensemble à ce que l'on pourrait éventuellement proposer pour essayer dès à présent de privilégier l'évitement. Est-ce qu'il y a des secteurs qui a priori sont à éviter totalement, est-ce qu'on peut avoir un certain nombre d'adaptations techniques pour envisager de traverser ces secteurs en évitant un maximum les impacts, c'est un peu cette idée de construction au fil de l'eau du projet.

**Hervé DEMANGE, AFB** : Cela renvoie à une question sous-jacente : est-ce que le timing des réunions n'est pas trop resserré dans l'immédiat par rapport à la matière dont vous procédez et aux éléments que vous aurez en cours de route ?

**Anne-Clémence OLLIVIER, CD33** : Cela risque effectivement d'être assez resserré puisque nous n'avons que deux mois entre cette première réunion et la seconde session de travail. On a quand même tenu à cette organisation pour être en parallèle de ces échanges avec les acteurs communaux, mais effectivement, on aurait peut-être pu envisager un planning plus lâche entre maintenant et la prochaine échéance.

**Renaud DUPUY, Neorama** : Peut-être faut-il laisser passer deux cycles de réunions avec les acteurs communaux qui permettraient d'avancer et vous réunir par la suite, afin de pouvoir avancer sur différentes options de passage et identification d'un certain nombre d'enjeux. C'est peut-être cela qu'il faut recaler avec vous.

**Frédéric BERGEZ-CASALOU, CDL** : Au-delà de la sphère environnementale, quid des conséquences sur le SCOT et le PLU ? Quelle sécurisation du foncier ? Cela renvoie un peu à la question posée au départ.

**Alain LEDUC, CD33** : Concernant le sujet de l'urbanisation, nous sommes également preneurs de bonnes idées, selon vos expériences respectives. Il faut essayer de travailler les solutions ensemble, au-delà des décisions qui seront prises à terme.

**Hervé DEMANGE, AFB** : En fait ce sont les éléments de contexte un peu politiques qu'il serait intéressant d'avoir, savoir si à termes une urbanisation est prévue sur ce secteur là ou pas. Est-ce qu'on travaille à vue ou est-ce qu'on travaille avec une perspective de moyen ou long terme ?

**Renaud DUPUY, Neorama** : Aujourd'hui le SCOT est relancé et des PLU ont été retoqués.

**Alain LEDUC, CD33** : Nous sommes complètement d'accord avec vous et nous savons très bien que nous sommes obligés de travailler de façon cohérente avec le SYBARVAL car les 2 projets SCOT et PDDNB sont étroitement liés.

**Frédéric BERGEZ-CASALOU, CDL** : Je pense également que le SYBARVAL a bien conscience de l'enjeu de ce dossier pour eux. Je crois qu'au moins sur cela il y a convergence d'intérêts et de mesure de l'enjeu et un planning parallèle.