

	<p>Ateliers groupes communaux (Phase 2 – Mars - Avril 2019)</p> <p><b>Arès</b></p> <p><b>8 avril 2019</b></p>	
---	---	---

## Compte Rendu – Groupe Communal Arès: Lundi 8 avril 2019

---

### 1. Contexte et objectif de la réunion

- **Contexte de la réunion :** Deuxième session du Groupe Communal d'Arès, organisée dans le cadre de la concertation continue sur le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin d'Arcachon (PDDNB)
- **Date, heure, lieu :** Lundi 8 avril 2019, 18h à 20h, Salle d'exposition
- **Objectifs :**
  - Poursuivre le travail initié en février avec le groupe communal d'Arès
  - Réfléchir, pour les couloirs envisagés, aux aménagements, éléments et solutions techniques qui pourraient faciliter leur acceptabilité (aménagement des carrefours et pôles d'échange, aménagements de la section courante et des radiales, traitement des franchissements hydrauliques, etc)
- **Modalités d'encadrement de la réunion :**
  - Réunion animée par Renaud DUPUY et Lucile MOAL de Neorama, assistant à maîtrise d'ouvrage du Département de la Gironde
  - Présence de l'équipe projet : Alain LEDUC, Chef de projet PDDNB et Florent GESTIN, Conseil Départemental de la Gironde

### 2. Participants

**13 personnes** ont signé la liste d'émargement :

A - Maîtres d'ouvrages

○

B - Milieux forestiers

○ ALBERT Jean-Claude, Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest

C – Propriétaires fonciers, quartiers proches, agriculteurs, exploitants

○ GANNY Thierry, ACCA Arès

○ HESTAINS Francis, ACCA Arès

D – Riverains et usagers de la RD3

○ M. CABARROU Alain, habitant d'Arès

○ DEVAUD Jacques, habitant d'Arès

○ VENDAT Catherine, habitante d'Arès

E – Acteurs économiques

○ LARTIGUE Aurélie, Office de Tourisme d'Arès

F – Secours sécurité

○ FORABOSCO Dominique, SDIS 33

○ MARCHAL Eric, SDIS 33

○ SOURNET Jean Pierre, Adjoint Mairie d'Arès et Président DFCI Arès

## G – Associations locales

- KAPPES Claude, Bétey Environnement
- MELLET Joël, Bétey Environnement
- PAPON Jean-Michel, Bétey Environnement

### 3. Déroulé de la réunion

L'atelier s'est déroulé selon les 4 phases suivantes :

#### 3.1 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>

- Introduction : rappel du contexte général dans lequel se déroule l'organisation de ces ateliers préparatoires : préparation de la concertation publique programmée fin 2020
- Rappel : présentation des scénarios débattus lors de la 1<sup>e</sup> phase de concertation
- Présentation des couloirs envisagés suite à la concertation préalable et aux ateliers communaux
- Temps de questions / réponses
- Présentation des objectifs de travail en tables rondes et des 5 thématiques à aborder (aménagement des pôles d'échange et des carrefours / définition de la section courante des radiales / définition de la section courante / définition de la section courante vis-à-vis de la ligne RTE / traitement des franchissements hydrauliques)

#### 3.2 Temps de questions / réponses

- **Joël MELLET, Bétey Environnement.** « Je ne suis pas tout à fait d'accord avec la présentation. Les transports en commun ne sont évidemment pas présents. Quant au scénario 1, il aurait été intéressant de le présenter parce qu'à mon avis, c'est un scénario qui a été bâclé et pour lequel on aurait pu travailler davantage. »
- **Jacques DEVAUD, habitant d'Arès.** « Monsieur, si j'ai bien entendu, vous avez parlé dans votre propos de conditions d'acceptabilité ou de faisabilité. Si j'ai bien lu, la réunion entre professionnels qui a eu lieu le 7 février, il est fait état des éléments suivants : « si », et il est bien dit « si » la route se faisait, nous aurions peut-être une échéance pour 2025. Ce contournement fait l'objet de discussions depuis 1990. Je souhaiterais savoir, à ce jour, combien d'argent avons-nous dépensé pour être là où nous en sommes et pour dire « si », « peut-être » en 2025 ? »
- ⇒ **Alain LEDUC, Département de la Gironde.** « Aujourd'hui, si l'on souhaite faire évoluer le système de mobilités, c'est en intégrant l'ensemble de ses dimensions : routières, transports en commun et modes actifs. Effectivement, c'est un projet qui se trouve dans les cartons depuis les années 90, pour lequel il y a eu des dépenses réalisées. Ce qui est certain, c'est que depuis 2016-2017, le Département de la Gironde a investi des moyens conséquents, pour élaborer un projet qui fera évoluer les mobilités sur le territoire de la COBAN. »
- ⇒ **Jacques DEVAUD.** « Pardonnez-moi Monsieur d'évoquer cette question du coût. Je réside dans le département depuis 1980, pouvez-vous me dire quels sont les grands travaux routiers qui ont été réalisés depuis cette date ? »
- ⇒ **Alain LEDUC.** « Ils ont été nombreux. La mise à 2x2 voies de la RN10 au nord du département, le passage à 2x3 voies de la rocade de Bordeaux, l'élargissement du Pont d'Aquitaine, des déviations

faites dans l'est du département (Coutras, Galgon, etc), la déviation de Lacanau, etc. Mais depuis 4 ou 5 ans, ce type de projet est de plus en plus difficile à faire aboutir. Nous avons actuellement un exemple connu : le contournement de la commune du Taillan. »

- ⇒ **Jean-Pierre SOURNET, DFCI Arès.** « Le problème de cette voie de contournement : elle a été décidée à l'époque par le Conseil Départemental. Cela fait maintenant 43 ans que je suis dans le milieu, on a pris en compte les voies départementales et la voie d'Andernos, les pistes 209 et la 210 pour faire cette fameuse route. Les fonds étaient disponibles puisque cette route avait son utilité. Il n'y avait pas de nécessité d'expropriation. Mais un jour, les nouveaux arrivants au Conseil Départemental ont décidé qu'ils n'allaient pas faire cette route, puisqu'elle était trop loin de l'agglomération. Ils disaient qu'il fallait la faire plus près, afin de faire des lotissements proches, mais que cela impliquait d'exproprier les propriétaires, et les écologistes ont amené les papillons, des nouveaux fossés. Et à l'heure actuelle, nous sommes en train de chercher une voie pour faire ce projet alors qu'on aurait pu descendre vers la zone qui était prévue initialement. »
- **Un représentant de Bétey Environnement.** « Quels types de moyens de transports sont envisagés pour les couloirs d'accès en transports en commun ? »
  - ⇒ **Alain LEDUC.** « Ce sujet n'est pas arrêté, la COBAN travaille sur cette problématique. Cela fait partie des sujets qui vont être travaillés en parallèle. Il y a sûrement plusieurs formats possibles. Ce que je peux vous dire, c'est qu'il n'y aura pas de voie dédiée pour faire circuler les transports en commun. »
  - ⇒ **Représentant de Bétey Environnement.** « Sur le plan, on voit que le transport ne passe pas du tout au milieu du gisement qui se trouve sur la RD3. »
- **Joël MELLET.** « Ne pensez-vous pas qu'on va mettre plus de temps à rejoindre l'aire de covoiturage pour ensuite partir sur Biganos que de rester sur une liaison directe et parallèle à la RD3 ? Je vous rappelle que la piste cyclable fait 11 mètres de large et que l'emprise appartient au Département.»
  - ⇒ **Alain LEDUC.** « Nous avons apporté des premiers éléments de réponse au stade de la concertation préalable et nous allons poursuivre les analyses de ces solutions dans les mois qui viennent. Malgré tout, comme vous le dites, la RD3 est un axe qui a vocation à desservir les hameaux, et il ne nous semble pas opportun d'utiliser cet axe pour y développer des solutions « à grande vitesse » entre les communes du nord et du sud. Le scénario 2 de la concertation préalable proposait de réaliser cette liaison transport en commun grande vitesse via le nouvel axe routier.
  - ⇒ **Joël MELLET.** « Que voulez-vous dire par grande vitesse ? »
  - ⇒ **Alain LEDUC.** « Excusez-moi ce terme ambigu. En parlant de grande vitesse, je pensais aux vitesses commerciales proposées par des solutions du type « transports en commun en site propre ». Certains ont imaginé des solutions de transport en commun en site propre dans les centres de vie. Ce que l'on souhaiterait, c'est sortir de la RD3 tous les modes de déplacements rapides, à commencer par la voiture, pour favoriser des modes de déplacements apaisés : marche, vélo, et transports en commun et non des solutions qui ont pour vocation à relier Arès à Biganos en 15 minutes. Cela ne nous paraît pas adapté mais nous allons l'étudier. »
  - ⇒ **Catherine VENDAT, habitante d'Arès.** « Mais, je croyais que le scénario de piste cyclable avait été profondément étudié et défini comme techniquement infaisable. Il y a eu des études sur cet aspect. »

- ⇒ **Alain LEDUC.** « Oui, il y a des études, des ateliers. Nous allons maintenant continuer ces analyses, les conforter et lorsqu'elles seront abouties, nous nous représenterons devant vous en 2020 pour vous présenter la solution qui nous paraît, après avoir travaillé avec vous, la plus adéquate pour faire évoluer, de la meilleure des manières, les mobilités existantes. Nous expliquerons également pourquoi nous n'avons pas retenu tel ou tel scénario. »
- ⇒ **Représentant de Bétey Environnement.** « Je ne suis pas certain qu'en termes de modélisation dynamique, le contournement apporte plus de rapidité que la RD3. »
- ⇒ **Alain LEDUC.** « Pour information, une étude sur ces sujets (temps de déplacements, etc) est disponible sur la page projet. Si vous le souhaitez, je peux vous la renvoyer par mail. »
- **Catherine VENDAT.** « Concernant les emprises existantes : sont-elles suffisantes aujourd'hui ou faudra-t-il les élargir ? L'insertion de la voie nécessitera-t-elle plus de place que les emprises existantes ? Cela implique des procédures d'expropriation, de destruction de forêt. Je pose donc la question de la faisabilité pour détruire des espaces forestiers assez importants tout de même, dans une période où on est plus axés sur la préservation de l'environnement, que ce soit au niveau local, régional, national, international. Si à un moment on se retrouve face à une impossibilité pour des questions réglementaires ou autres c'est-à-dire que la partie « expropriation » devient extrêmement délicate à mener à terme, on pourra avoir fait toutes les études, avoir des jolis plans, des profilés de routes, on ne fera rien. Dans ce cas, je souhaiterais que l'on se pose les bonnes questions dès maintenant, car il y aurait peut-être des solutions qui ne seraient pas celles-ci, qui n'impliqueraient pas nécessairement la création d'une voie, mais d'utiliser ce qui existe. »
- ⇒ **Alain LEDUC.** « Vous me citez l'exemple du foncier et des milieux naturels. Des règles et des procédures existent aujourd'hui. Par exemple, le droit à la propriété est un droit inaliénable sauf si est faite la démonstration que l'aménagement à réaliser est d'utilité publique. Pour réaliser ces démonstrations, le Département organise toutes ces phases de concertation pour bien évaluer les différents enjeux du territoire. Dans le cas où les démonstrations proposées dans les futurs dossiers réglementaires ne sont pas suffisantes ou adaptées, nous n'obtiendrons pas les autorisations préfectorales qui nous permettraient de poursuivre l'opération. »
- ⇒ **Catherine VENDAT.** « Pouvez-vous calculer le nombre d'hectares que cela représente dans les tracés que vous nous présentez ? Combien d'hectares cela représente en termes d'expropriation et de destruction de forêts ? Cela doit être possible, sachant qu'il faut « X » emprise pour créer une voie et que vous connaissez la surface actuelle, que ce soit pour les pistes forestières ou les emprises RTE. »
- ⇒ **Alain LEDUC.** « Si vous prenez 30 km, vous le multipliez par 30 mètres de large, cela vous fait 90 hectares d'emprises nécessaires. Toutefois, cela ne veut pas dire qu'il y aura 90 hectares d'expropriation ou d'abattage d'arbres puisqu'on mobilise au maximum des passages qui existent déjà. »
- ⇒ **Jean-Pierre SOURNET, DFCI.** « Notre forêt est quadrillée, elle contient de nombreuses pistes qui sont en moyenne de 20 ou 30 mètres de large. Quant à la forêt, vous savez, à l'heure actuelle, dans peu de temps, vous allez la voir nue. En ce moment, tout le monde abat ses arbres. Il y a eu une demande telle que dans le bois, moi qui suis là au milieu, je suis vraiment confus de voir ça. Alors vous savez, les tempêtes nous en ont détruits énormément. Si vous prenez les Landes, on

peut y faire des terrains. Ne vous trompez pas, vous aurez une tempête, des incendies, vous aurez le territoire bien nu. »

➤ **Jacques DEVAUD.** « Économiquement parlant, entre les deux projets, lequel vous semble le plus économique ? »

⇒ **Renald DUPUY, NEORAMA.** Tant que le travail que l'on fait aujourd'hui ne sera pas terminé, il ne sera pas possible de chiffrer les différents projets. Si vous me dites que sur le premier scénario, il faut faire une piste cyclable le long de la voie, cela va changer fortement le coût de réalisation. On évaluera le coût de réalisation une fois qu'on aura défini ensemble les aménagements qui accompagneront cette voie. Aujourd'hui, ce que l'on essaie de faire, c'est définir les fonctionnalités des aménagements et les niveaux de service.

➤ **Une participante.** « Dispose-t-on de retours d'expériences en France par rapport à l'utilisation des lignes RTE ? »

⇒ **Renald DUPUY, NEORAMA.** « D'un point de vue réglementaire, je pense qu'on sait exactement que l'on connaît la procédure à suivre. »

Suite à la présentation de la thématique n°2 :

➤ **Représentant de Bétey Environnement.** « Je voudrais juste rajouter qu'à mon avis, la multimodalité, c'est-à-dire les aires de covoiturage, sont trop réduites de par leur typologie. C'est-à-dire qu'il ne s'agit pas de la surface mais du type de desserte. Vous parliez de Querquillas tout à l'heure, mais il n'y a pas de transports en commun qui dessert ce pôle. Tous les matins, 400 personnes prennent leur voiture pour aller à l'aéroport. Par contre, en termes de multimodalité, la piste cyclable est tout de même assez accidentogène sur une voie plus ou moins rapide. »

⇒ **Alain LEDUC.** « Justement, on vous propose de réfléchir à cela, et quand on parle de piste cyclable, il ne s'agit pas forcément de pistes contiguës à la route. Elles peuvent être en site propre et complètement indépendantes. »

⇒ **Joël MELLET.** « Qui en plein hiver va prendre son vélo pour faire 3 ou 5 kilomètres pour rejoindre un pôle d'échange ? L'hiver, les gens ne l'utilisent déjà pas. »

⇒ **Jacques DEVAUD.** « Je partage l'avis de Monsieur. On ne va pas faire 5 ou 7 kilomètres pour se rendre à une aire de covoiturage pour voir, comme dans votre merveilleux schéma, deux quais pour les bus. Un quai coûte 27 500€. Vous trouvez ça logique ? Deux quais : 55 000€, deux quais pour faire des bus uniquement ? Je pense honnêtement que vous êtes en dehors de la réalité économique des faits, et cet argent public est le nôtre, je suis là pour le défendre. »

⇒ **Renald DUPUY.** « Il s'agit de schémas types afin de voir comment nous pouvons réfléchir à ces sujets. Aujourd'hui, je pense que tout le monde est soucieux de l'argent public et on dimensionnera les équipements à la taille nécessaire. Ce sont des illustrations. Vous êtes la 6<sup>e</sup> commune avec laquelle on travaille pour cette session, vos collègues ont posé des questions mais se sont intéressés au sujet et aux divers scénarios pour donner les éléments qui permettraient à un moment donné d'améliorer la mobilité. L'objectif, depuis un an et demi, est de travailler avec vous pour arriver à un projet qui soit le plus partagé, le plus proche de l'expertise d'usage des citoyens et des acteurs que vous êtes. »

⇒ **Jacques DEVAUD.** Ce n'est pas que la démarche ne m'intéresse pas, mais je trouve incongru d'entendre systématiquement parler de piste cyclable.

⇒ **Renaud DUPUY**. Si vous nous le dites, nous le noterons dans le compte-rendu, mais il y a des avis divergents sur ce sujet. C'est l'ensemble des points de vue qui fait la concertation.

### **3.3 Travail en tables rondes - Méthodologie de travail**

- Disposition des participants en format table ronde (2 tables de travail)
- Objectif : Réfléchir, pour les couloirs envisagés suite à la concertation préalable et aux premiers ateliers des groupes communaux (de janvier-février), aux aménagements, éléments et solutions techniques qui pourraient faciliter leur acceptabilité (aménagement des carrefours et pôles d'échange, aménagement de la section courante et des radiales, traitement des franchissements hydrauliques, etc)
- Méthode de travail : la réflexion autour de ces couloirs s'est structurée autour de 5 thématiques :
  - Aménagement des pôles d'échange et des carrefours (pour les voitures, transports en commun, 2 roues et piétons)
  - Aménagement des radiales (cheminements cyclables et piétonniers) et connexions avec les pôles d'échange
  - Aménagement de la section courante en présence d'un ligne RTE (+ accès massifs forestiers)
  - Traitement des franchissements hydrauliques (volet milieux naturels)
- Supports de travail`
  - Carte avec fond orthophotoplan centré sur la commune d'Arès avec pré-identification des couloirs envisagés suite à la concertation préalable et aux groupes communaux (de janvier-février)
  - Carte avec fond orthophotoplan reportant l'ensemble des enjeux identifiés préalablement par les participants des groupes communaux lors de la première session (janvier-février 2019)
  - Planches au format A3 pour l'illustration des 5 thématiques
- Format d'animation
  - 2 animateurs du cabinet Neorama
  - Présence d'Alain LEDUC et de Florent GESTIN du Conseil Départemental de la Gironde afin d'apporter, au besoin, des éclairages techniques sollicités par les participants

### **3.4 Synthèse du temps de travail en groupe**

L'atelier s'est achevé par une présentation table par table d'une synthèse du travail réalisé.

#### 4. Compte-rendu du travail en table ronde (synthèse table par table)

##### 4.1 Table n°1

Animation : Renaud DUPUY, Neorama

Thématique	Commentaires / Avis
Thématique n°1 : Aménagement des pôles d'échange et carrefours	Au regard des deux intersections projetées sur le plan, les participants préconisent <b>l'aménagement d'un pôle d'échange au niveau du rond-point de Leclerc</b> avec une <b>aire de covoiturage</b> .
Thématique n°2 : Définition de la section courante des radiales	Le groupe de travail n'envisage <b>pas d'aménagements particuliers</b> .
Thématique n°3 : Définition de la section courante	Les participants n'envisagent pas <b>non plus d'aménagements particuliers sur la section courante</b> , en l'absence de zones d'habitation à proximité.  La <b>création d'une piste cyclable</b> ne leur parait <b>pas nécessairement utile et pertinente</b> sur ce secteur, de par l'existence d'une voie cyclable sur la commune de Lège et des distances importantes qui séparent cette zone du pôle d'échange de Querquillas.
Thématique n°4 : Définition de la section courante vis-à-vis de la ligne RTE	Le groupe de travail indique <b>une préférence pour le scénario qui emprunte l'emprise existante de la ligne RTE</b> , cette option étant moins impactante en termes d'espace.
Thématique n°5 : Traitement des franchissements hydrauliques	Thématique non traitée.
Autres commentaires	Une participante signale <b>un point critique à proximité du rond-point de Bricorama</b> qui est actuellement <b>impraticable et dangereux pour les vélos et les piétons</b> (cf étiquette blanche sur le plan ci-après). Elle souligne qu'il serait judicieux de réfléchir au réaménagement de cette zone afin de penser par la suite les possibles <b>connexions des modes doux avec le pôle d'échange</b> .





Support de travail de la table n°1

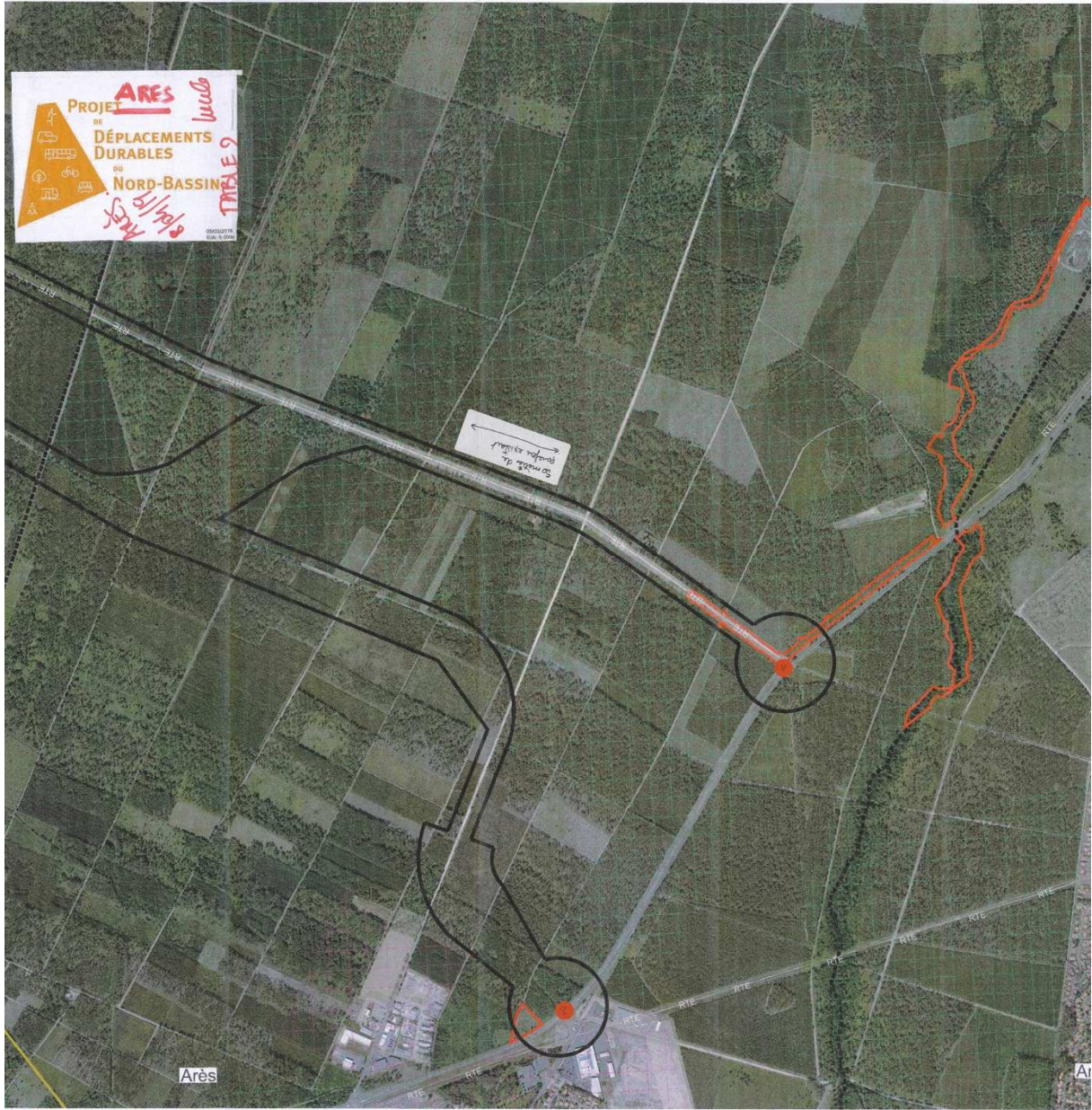
#### 4.2 Table n°2

Animation : Lucile MOAL, Neorama.

Thématique	Commentaires / Avis
<p><b>Thématique n°1 : Aménagement des pôles d'échange et carrefours</b></p>	<p>Concernant les deux intersections projetées sur le plan, les participants envisageraient :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Un aménagement réduit sur l'intersection n°1 (pastille rouge sur le plan ci-après)</li> <li>○ Un aménagement plus complet sur la seconde intersection située au niveau du Leclerc, et notamment l'insertion d'une aire de covoiturage a minima. Les équipements cyclables devront être pensés en cohérence avec les voies existantes sur la commune d'Arès.</li> </ul>
<p><b>Thématique n°2 : Définition de la section courante des radiales</b></p>	<p>Le groupe de travail n'envisage <b>pas d'aménagements</b></p>



Thématique	Commentaires / Avis
	particuliers.
Thématique n°3 : Définition de la section courante	Les participants pas <b>non plus d'aménagements particuliers sur la section courante</b> , en l'absence de zones d'habitation à proximité.
Thématique n°4 : Définition de la section courante vis-à-vis de la ligne RTE	<p>Au regard des deux fuseaux proposés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Certains participants désignent l'option « Ligne RTE » comme la « <b>seule option possible</b> », de par la présence d'une emprise existante (pare-feu de 50 mètres)</li> <li>○ D'autres restent <b>plus nuancés</b> en émettant une préférence, <b>un scénario « plus souhaitable »</b> que la deuxième option proposée qui reste trop pénalisante pour les milieux forestiers</li> </ul> <p>Pour les participants, <b>un profil à l'image de l'option de référence 2B</b> présentée sur le plan de travail, pourrait constituer un compromis intéressant, puisqu'il nécessiterait <b>une emprise moins importante</b>.</p> <div data-bbox="730 936 1264 1146" data-label="Image"> <p>Le diagramme, intitulé '2B', illustre un profil de section courante. On y voit une coupe transversale d'une route avec des véhicules (voiture, camion) et des lignes électriques au-dessus. Des dimensions sont indiquées, notamment 'Longueur véhicules de 23,65m à 28,00m'. Le diagramme est étiqueté 'Image de référence'.</p> </div>
Thématique n°5 : Traitement des franchissements hydrauliques	Thématique non traitée



Support de travail de la table n°2



## Annexe : Déclaration de l'Association Bétey Environnement

**Le projet présenté par le conseil départemental n'est pas acceptable à plusieurs titres :**

### **Dans le domaine de l'aménagement urbain**

**Ce projet d'infrastructure était proposé dans le projet SCOT qui a été retoqué**, pour lequel l'Etat déjà avait émis des réserves importantes. Le développer aujourd'hui c'est ne pas s'inscrire dans une vision globale du territoire, c'est vouloir orienter le futur SCOT dans une définition qui a été annulée à 2 reprises par la justice administrative. Le prochain SCOT est donc un préalable obligatoire à tout projet d'aménagement et notamment à ce projet de route. Ce projet devrait donc être suspendu

**Ce projet de route est contraire aux objectifs du Plan Climat Air Energie du Territoire** de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre dues aux transports (deuxième secteur en importance avec le résidentiel). C'est tellement vrai que pour en atténuer l'effet l'arrêté du Conseil départemental affirme que *« le mode routier ... évoluera probablement dans le temps au recours aux véhicules électriques voire à des formes innovantes de véhicules autonomes »* !!!

**Ce projet est contraire aux besoins prioritaires des populations tels qu'ils ressortent dans le bilan de la Garante de Commission Nationale du débat public** : mettre en place des transports en commun. Demande reconnue dans l'arrêté du Conseil Départemental : *« Les collectivités confirment l'orientation forte préconisée dans le PDDNB et conforté par la très grande majorité des participants ; il s'agit de proposer une évolution de la mobilité qui favorise les modes alternatifs à la voiture, au premier rang desquels les transports en commun... »*

Il renvoie cette orientation au Sybarval pour mieux se centrer sur le projet routier des scénarios 2 et 3 : *« Ces orientations se retrouveront dans le futur Plan Climat Air Energie Territorial du SYBARVAL »*.

**L'hypocrisie est à son comble** quand pour justifier, la réalisation de cette nouvelle route, il est indiqué que c'est pour soulager le trafic sur la RD3 et ainsi favoriser la circulation des transports en commun : *« ...ces 2 scénarios (2 et 3) ont été reconnus ... comme étant les plus aptes à favoriser les transports collectifs, à « apaiser » la circulation sur la RD3 .. »*.

**Autre argutie fallacieuse du Conseil départemental.** L'arrêté s'appuie sur les réponses données au questionnaire qui demandait à choisir entre les scénario 1 (ne rien faire) et les scénarios 2 et 3 (deux variantes d'une même route). N'ont pu répondre que ceux qui sont favorables à une route !!! et non ceux favorables au développement de transports en commun et alternatifs pourtant réclamés lors de la concertation !!!!

Sur le plan environnemental, il aura un impact fort :

- **C'est un aspirateur à voiture** qui accroîtra le trafic automobile générateur de Gaz à effet de Serre, de pollution de l'air, de l'eau, ... phénomène vérifié partout.
- **Il favorisera l'expansion de l'urbanisation**, d'aménagements divers détruisant des zones forestières, des zones naturelles, en bref l'artificialisation des sols toujours davantage. Expansion revendiquée publiquement par l'ancien Président du Sybarval, Maire d'Arès
- **Il détruira la biodiversité.** Une route départementale au trafic régulier impacte plus qu'une voie forestière utilisée ponctuellement, est mortifère pour les populations animales (mammifères, batraciens,...) contribuant aux équilibres de l'écosystème. Il coupe les continuités écologiques.

**C'est un aménagement :**

- **contraire aux orientations de la loi pour la reconquête de la biodiversité**, de la nature et des paysages de 2016 dont l'objet vise à protéger, restaurer et valoriser la biodiversité et notamment à *éviter, réduire, compenser* les impacts négatifs de certaines activités humaines sur l'environnement. *La démarche ERC, Eviter, Réduire, Compenser, n'est ici pas respectée.* Qu'a t on fait pour éviter l'impact sur la biodiversité de ce projet de voie rétro-littorale rebaptisé « Projet de déplacements durables du Nord-Bassin » ?

- **qui favorisera le tourisme de masse** destructeur des espaces écologiques fragiles que constitue le Bassin d'Arcachon et ses bassins versants

**Enfin socialement,**

Il est **Générateur d'inégalités sociales, d'exclusion**. L'éloignement d'habitats avec les écoles, les commerces, les services, administration lieux de loisirs de culture, etc...), le développement de zones périurbaines en grande lisière des agglomérations urbaines est un facteur d'inégalités sociales, d'exclusion. Il favorisera les habitats dortoirs, aux antipodes de la mixité sociale qui est nécessaire à l'équilibre de notre société.

Nous tenons à remercier tout particulièrement la Commission Nationale du Débat Public, pour avoir permis la mise en évidence d'une demande forte de transports en communs, malheureusement si peu prise en compte pour ne pas dire ignorée dans le projet présenté.

Je vous demande de joindre cette déclaration au procès-verbal de la réunion.

Joël Mellet

Vice président de Bétey Environnement