

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable au titre de l'article L 121-8

Passage à 2x3 voies
de l'autoroute A63
au sud de Bordeaux

Concertation préalable
Du 30 janvier au 30 avril 2023

Marion Juliot & Marion Thenet
garantes désignées par la CNDP

Remise du rapport 25 mai 2023



Table des matières

Avant-propos	3
Synthèse.....	3
Les enseignements clefs de la concertation.....	3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garantes	5
Introduction.....	8
Le projet soumis à la concertation	8
La saisine de la Commission national du débat public.....	11
Garantir le droit à l'information et à la participation	11
1- Le travail préparatoire des garantes.....	13
1-1 Les résultats de l'étude de contexte	13
1-2 L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	15
2- Avis sur le déroulement de la concertation.....	24
2-1 Le droit à l'information a-t-il été effectif ?.....	24
2-2 Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	26
3- Synthèse des arguments exprimés	32
3-1 Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation	32
3-2 Retour de la maîtrise d'ouvrage	41
4- Demande de précisions et recommandations au responsable du projet	44
4-1 Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées	44
4-2 Recommandations des garantes pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.....	46
Conclusion.....	47
Liste des annexes.....	48

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garantes de la concertation préalable. Il est communiqué par les garantes dans sa version finale le 25 mai 2023 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) : www.a63nord.fr

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public (CNDP).

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse

Les enseignements clefs de la concertation

Les contributions ont été riches et nombreuses, il y a eu un vif intérêt du territoire, habitant.es, travailleur.ses, élu.es, pour cette concertation portant sur le projet d'autoroute. La participation du public a été effective avec près de 1 000 personnes en réunions publiques, ateliers, débats mobiles, plus de 23 000 connexions sur la plateforme avec plus de 3 800 contributions en ligne. Le dispositif de cette concertation a permis de toucher un large public et de dépasser le cercle des « habitué.es » de la concertation. Sur toute la période des 3 mois de la concertation, il y a eu une couverture diversifiée que ce soit au niveau des différentes formes de participation que des lieux géographiques.

Les élu.es locaux ont été très présent.es pendant cette concertation. Ils/elles s'étaient déjà exprimé.es en amont de cette concertation avec un positionnement déjà affirmé, pour la plupart, contre les péages notamment, à l'appui d'une pétition lancée en 2021 signée à ce jour par près de 33 000 personnes.

La sincérité de la maîtrise d'ouvrage a été régulièrement mise en cause. Elle organise la concertation, pose la question de l'opportunité du projet dans le débat, présente 3 scénarios possibles, tout en affichant son scénario préférentiel par la mise en concession. Ce parti pris a animé les débats.

Certain.es citoyen.nes ont « voté » pour leur scénario préférentiel, ce bilan ne transcrit pas le décompte des « votes » mais il s'attachera à rendre compte de tous les arguments des participant.es en cohérence avec l'objet de la concertation préalable.

Les oppositions ont été vives et en nombre, notamment sur le péage, la mise en concession et la place des poids lourds, mais des arguments favorables pour le projet ont également été entendus.

L'accidentologie et les problèmes de sécurité font largement consensus. Nombre de participant.es font porter la responsabilité du trafic trop dense et accidentogène sur le transport de marchandises. La congestion et les problèmes de fluidité sont également globalement partagés.

Le périmètre de ce projet questionne **avec l'intégration de l'A660**. De même que l'opportunité même du projet avec la création de cette 3^{ème} voie qui n'empêchera pas **l'étranglement au niveau de la rocade**, pour certain.es cela ne fera que déplacer le bouchon.

L'accès à une information complète et compréhensible a constitué un des principaux points de vigilance des garantes. Fiches thématiques et études complémentaires dans leur intégralité auraient dû être publiées plus rapidement, de même, pour la publication des contributions des citoyen.nes et des réponses de la maîtrise d'ouvrage. Les garantes y voient plus une inertie administrative qu'une volonté de cacher des informations.

Malgré les retards de publication, la limite des réponses apportées, notamment liés au portage régional et routier du projet par la DREAL Nouvelle Aquitaine et au manque d'éléments d'information sur les projets de transport à l'échelle nationale, la concertation a tout de même permis d'entendre les contributions, les avis, les critiques positives et négatives. La concertation n'est pas restée confidentielle et a su porter au débat de nombreux sujets, de nombreux usages et de nombreux regards comme l'atteste ce bilan.

Même si cette concertation concerne un projet d'autoroute localisé en Gironde, son intérêt national et international a fait « déborder » les discussions et les contributions sur un **débat plus large autour des mobilités des personnes et sur les transports de marchandises** qui en croise d'autres comme celui du **Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest** avec la ligne TGV Bordeaux-Espagne, du **RER Métropolitain** ou encore de la **Zone à Faible Emission (ZFE)** de Bordeaux Métropole. Le projet s'inscrit dans des politiques nationales de **lutte contre le changement climatique** portant sur les choix de société d'aujourd'hui pour imaginer le territoire de demain, rejoignant notamment les questions d'affectation de l'argent public dans un monde en urgence climatique qui oblige à penser différemment.

Il invite la DREAL Nouvelle Aquitaine, le ministère des transports rattaché aujourd'hui au ministère de la transition écologique, à penser ou repenser des projets structurants pour l'ensemble du territoire.

Enfin, la concertation s'est déroulée pendant une période particulière avec beaucoup de défiance vis-à-vis de l'État, suite à la publication de deux rapports sur les concessions autoroutières¹. Le dernier rapport de l'inspection générale des finances sur le sujet du modèle économique des sociétés concessionnaires d'autoroutes dresse un constat en soulignant la rentabilité « *très supérieur à l'attendu* » de l'investissement pour deux sociétés d'autoroutes, il constate que l'État, corseté par les contrats de concession conclus en 2006, n'a peu voire pas de marge de manœuvre.

Cela fait près de vingt ans que la question de la privatisation des autoroutes continue de trouver un fort écho dans l'opinion, vus comme le symbole d'un abandon de son patrimoine par l'État au détriment des classes moyennes, ce sentiment a été très prégnant pendant cette concertation.

La concertation a soulevé de nombreuses questions auxquelles la maîtrise d'ouvrage devra répondre d'ici 2 mois, conformément au code de l'environnement, afin de donner à voir les enseignements qu'il tire de la concertation (abandon du projet, poursuite du projet, choix d'un scénario, modifications apportées le cas échéant, etc.). Il y a une forte attente des citoyens et des élus quant à la décision que va prendre le ministère des transports, dans un contexte qualifié par le public d'inflation, de baisse de pouvoir d'achat avec les enjeux actuels de lutte contre l'artificialisation des sols, de réduction des émissions de CO₂, mais aussi de désenclavement des territoires.

¹ Rapport de la Commission d'enquête sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières du Sénat publié en septembre 2020 <https://www.senat.fr/travaux-parlementaires/structures-temporaires/commissions-denquete/commissions-denquete/commission-denquete-sur-le-contrôle-la-regulation-et-levolution-des-concessions-autoroutieres.html>

Rapport d'expertise sur le modèle économique des sociétés concessionnaires d'autoroutes de l'Inspection générale des finances (IGF) et du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) finalisé en février 2021 et rendu public en mars 2023 <https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/le-modele-economique-des-societes-concessionnaires-a3738.html>

Les principales demandes de précisions et recommandations des garantes

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garantes formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. Des précisions à apporter

1.1. Sur chacun des scénarios : environnement, acoustiques, travaux, covoiturage...

1.2. Sur les effets de chaque scénario en termes de report

1.3. Sur les coûts / bénéfices de chaque scénario, notamment sur combien le péage pourrait rapporter

2. Des études complémentaires à mener

2.1. Des études de flux dynamique

2.2. Des études sur les besoins des usagers

2.3. Des études sur les reports et les aides possibles aux communes alentour pour les coûts et dommages

2.4. Des études sur l'aménagement des routes secondaires, départementales et communales, en fonction des évolutions de trafic annoncées

2.5. Des études environnementales avant la décision : émissions de gaz à effet de serre, impacts sur les milieux naturels et humains

2.6. Des études sur le transport de marchandises par voie routière : répartition des flux, stockage, régulation

3. Des pistes de solutions techniques à étudier

3.1. Les effets d'une vitesse régulée sur l'ensemble de l'axe

3.2. Une voie centrale dédiée aux poids lourds en transit sur route

3.3. Une voie centrale dédiée aux poids lourds en transit sur rail

3.4. La séparation des circulations locales et des circulations de transit

3.5. Un tarif de péage modulé en fonction des horaires

3.6. Le retrait de l'A660 du périmètre du péage

3.7. Un aménagement routier associé à l'installation de panneaux photovoltaïques

4. Des évolutions juridiques à envisager

4.1. Un péage public limité dans le temps

4.2. Un péage uniquement pour les véhicules en transit associé à la gratuité pour les locaux

-
- 4.3. Un péage uniquement pour les poids lourds

 - 4.4. Un péage uniquement pour les professionnels de la route

 - 4.5. Un péage uniquement pour les personnes seules dans leur véhicule

 - 4.6. Une analyse du fonctionnement du péage de l'île de Ré, gratuit pour les résidents

 - 4.7. Un adossement à la concession en cours au Sud de Salles

 - 4.8. Une concession portée par des structures coopératives

 - 4.9. Une concession avec des portiques de comptage pour que l'Etat paye le concessionnaire

 - 5. Des pistes de financement à explorer

 - 5.1. Une taxation plus importante des concessionnaires actuels pour financer cet aménagement

 - 5.2. La gratuité et l'aménagement des 35 km financés sur crédits publics grâce à des financements complémentaires

 - 5.3. Un retour sur « bonne fortune » reversé aux collectivités locales et non à l'Etat.

 - 5.4. Des tarifs préférentiels et des abonnements en cas de péage

 - 6. Des grands projets à (re)penser

 - 6.1. Le grand contournement de Bordeaux et avec des barreaux routiers

 - 6.2. Du fret ferroviaire et du ferroutage plus ambitieux à l'échelle nationale

 - 6.3. Du transport de marchandises par voie fluviale et maritime plus ambitieux

 - 6.4. Des transports en commun, trains et bus, plus développés

 - 6.5. Des aménagements pour le covoiturage

 - 6.6. Des pistes cyclables aménagées

 - 6.7. Des autoroutes cyclistes

 - 6.8. Des nouvelles manières de travailler

 - 6.9. Des nouvelles mobilités à tester ou à inventer

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1. Organiser une première réunion publique de restitution en septembre 2023, suite à la publication de la réponse de la DREAL Nouvelle Aquitaine aux demandes de précisions et aux recommandations des garantes

 2. Associer les habitant.es et usager.es du territoire aux études complémentaires

 3. Organiser une deuxième réunion publique de reddition des comptes après la décision de la maîtrise d'ouvrage

 4. Organiser un débat plus large sur les transports de marchandises et de voyageurs, conjointement avec l'Etat, les collectivités territoriales, les habitant.es et les usager.es du territoire,
-

-
5. Si la décision est prise de poursuivre le projet, proposer des modalités de concertation continue jusqu'à l'enquête publique
-
6. Si la mise en concession est décidée, élaborer le cahier des charges de la concession en concertation avec les habitant.es et usager.es du territoire
-
7. Quel que soit la décision, laisser la plateforme active avec tous les documents et contributions accompagnées de leur réponse
-
8. Quel que soit la décision, assurer un droit de suivi pour que les habitant.es et usager.es du territoire puissent suivre, contribuer à ce projet et observer les suites qui ont été données à la concertation
-

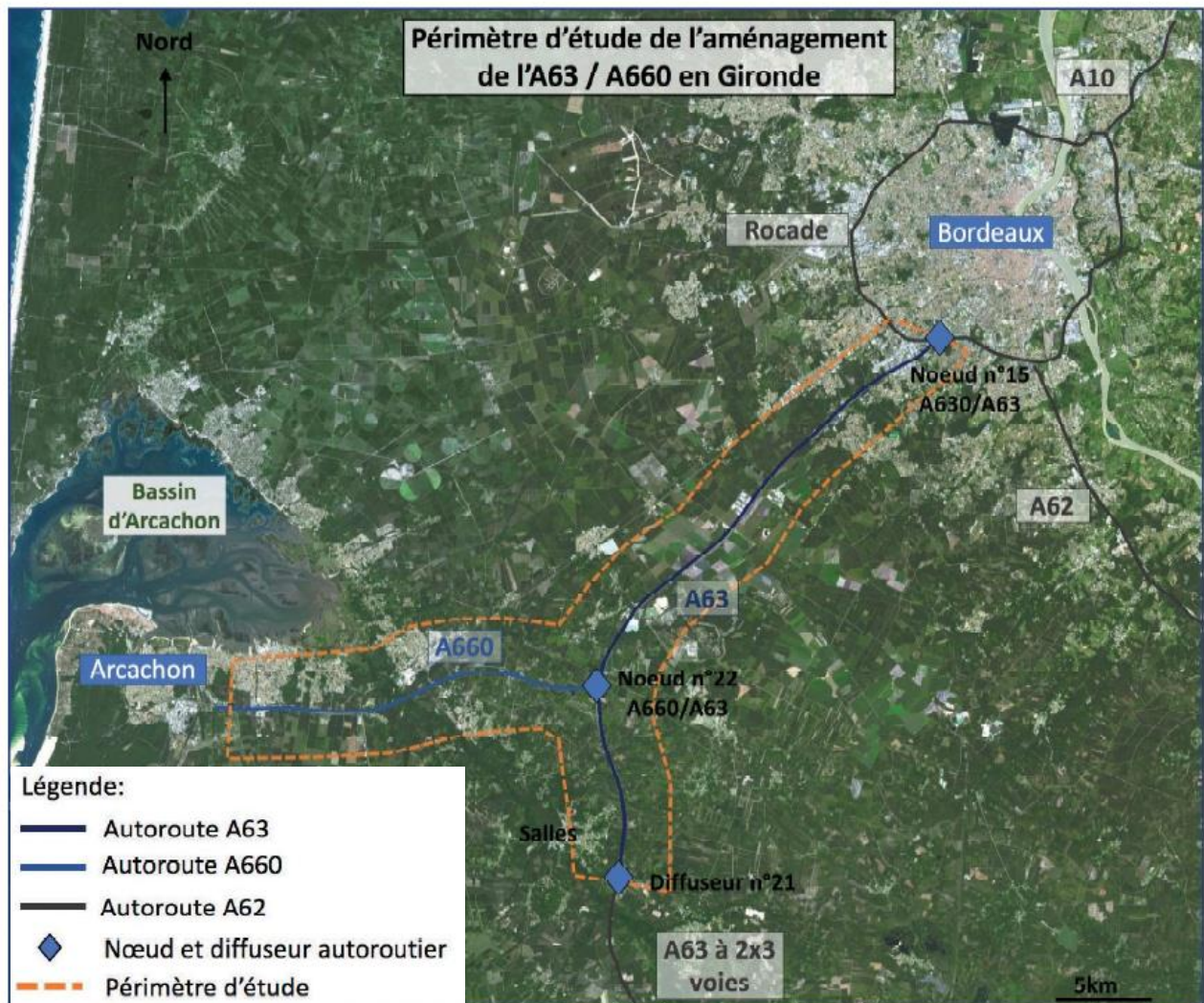
Introduction

Le projet soumis à la concertation

- **Responsable du projet et décideurs impliqués**

La maîtrise d'ouvrage responsable du projet est l'Etat, représenté au niveau national par le ministère en charge des Transports, et au niveau local par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, DREAL Nouvelle Aquitaine. La concertation préalable a ainsi été préparée, pilotée et animée par le service déplacements infrastructures et transports / département investissements sur routes nationales de la DREAL Nouvelle Aquitaine. Quant à la décision finale, elle incombe aux services centraux de l'Etat rattachés au ministère en charge des Transports.

- **Périmètre du projet**



Source : DREAL Nouvelle Aquitaine

- **Objectifs du projet**

Le projet a trois objectifs principaux selon la maîtrise d'ouvrage :

1. Améliorer la fluidité et le fonctionnement de l'itinéraire actuel. Il doit permettre de concilier les flux locaux et en transit, en fiabilisant les temps de parcours.
2. Améliorer les conditions de sécurité. L'aménagement devra rendre l'A63 plus sûre.
3. Garantir une meilleure intégration environnementale de l'infrastructure. L'aménagement permettra une mise aux normes environnementales, pour une meilleure protection des eaux et du milieu naturel.

Bilan de la concertation préalable passage à 2x3 voies de l'A63 au sud de Bordeaux – 8

- **Contexte du projet présenté par le porteur de projet**

Le ministre en charge des Transports présente comme suit le projet et son contexte dans sa lettre de saisine adressée à la Commission nationale du débat public en février 2022.

La région Nouvelle-Aquitaine bénéficie d'un réseau routier national performant permettant l'irrigation des centres d'emplois ainsi que le transit de marchandises, dans la direction de la péninsule ibérique comme des ports français de la façade atlantique. Dans ce maillage, l'autoroute A63 est une branche essentielle, drainant les échanges de la façade atlantique et reliant la France à l'Espagne.

Cependant, l'A63 est aujourd'hui déployée en deux sections hétérogènes. Alors que la section entre l'échangeur n°21, au niveau de la commune de Salles et l'Espagne est déjà aménagée à 2x3 voies dans le cadre d'une concession confiée à Atlantes en 2011, la section entre l'échangeur n°21 et la rocade bordelaise est encore configurée à 2x2 voies.

Cette section supporte pourtant un trafic très élevé de 35 000 à 70 000 véhicules par jour, mêlant trafic de transit international et national mais aussi local du fait des mouvements pendulaires générés par la métropole bordelaise et des échanges importants avec le bassin d'Arcachon.

Cette superposition des usages et des niveaux de trafics élevés entraîne une congestion très régulière et significative sur cette section de l'A63. En outre, une accidentologie particulièrement élevée est constatée, avec près de 200 accidents sur la période 2015-2020.

Dans ce contexte, des études d'opportunités réalisées en 2009 avaient conclu à la pertinence d'un élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A63 sur sa partie girondine. Face à la difficulté d'un financement sur fonds publics d'une telle opération, le secrétaire d'Etat chargé des transports a commandé en juin 2015 une étude de concessibilité. Celle-ci a conclu à la faisabilité d'une concession autonome.

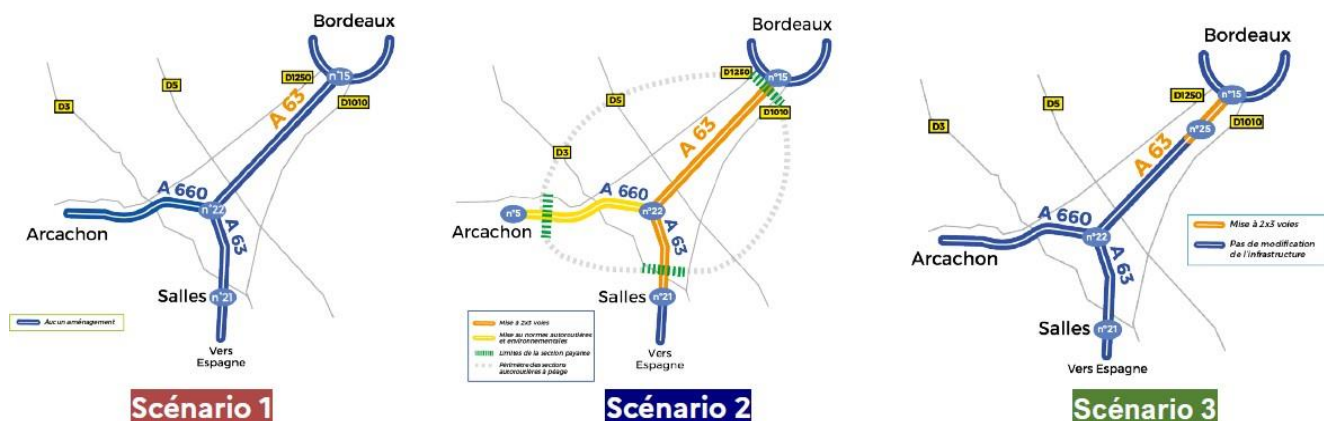
- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

Le projet initial présenté par le responsable du projet consiste à la mise à 2x3 voies de l'A63 entre Bordeaux et Salles sur un linéaire de 35 km compris entre l'échangeur n°15 de la rocade bordelaise au Nord et l'échangeur n°21 de Salles au Sud, par recours à une mise en concession autonome. Le périmètre de la nouvelle concession intégrera l'entretien et l'exploitation de l'A660 avec remise à niveau autoroutière et environnementale de cette infrastructure à 2x2 voies permettant de rejoindre Arcachon. L'aménagement prévoit d'être accompagné de systèmes d'incitations et de promotions au covoiturage et pour les transports en commun.

Trois scénarios d'aménagement ont été soumis à la concertation :

- 1. Le scénario 1 sans aménagement routier de l'A63**
correspond au scénario de référence « au fil de l'eau », il présente l'évolution des déplacements sur le périmètre du projet si aucun aménagement n'est fait à l'horizon 2030.
Son coût est nul.
- 2. Le scénario 2 avec aménagement complet à 2x3 voies de l'A63 par mise en concession**
correspond au projet initial du porteur de projet, il intègre l'A660 dans le périmètre du projet.
Son coût est de 290 millions d'euro hors taxe (valeur 2020) financé par la mise en concession avec un coût du péage approximatif envisagé à 4 centimes/km TTC pour les véhicules légers et 20 centimes/km HT pour les poids lourds (valeur 2020).
Sa mise en service est programmée courant 2033.
- 3. Le scénario 3 avec aménagement partiel à 2x3 voies de l'A63 sur crédits publics**
correspond à la mise en 2x3 voies sur 7 km de l'échangeur n°15 de la rocade bordelaise au Nord et l'échangeur n°25 de Cestas, il s'agit d'un scénario alternatif proposé par les services de l'Etat à l'issue d'une consultation informelle des collectivités en 2021, ces dernières ayant majoritairement exprimées leur opposition à la mise en place d'un péage.

Son coût est de 54,5 millions d'euro hors taxe (valeur 2020) financé par le contrat de plan Etat-Région, avec un partage des coûts entre État et collectivités.
Sa mise en service est programmée courant 2034.



0 km

0 €

35 km

290 M€ HT

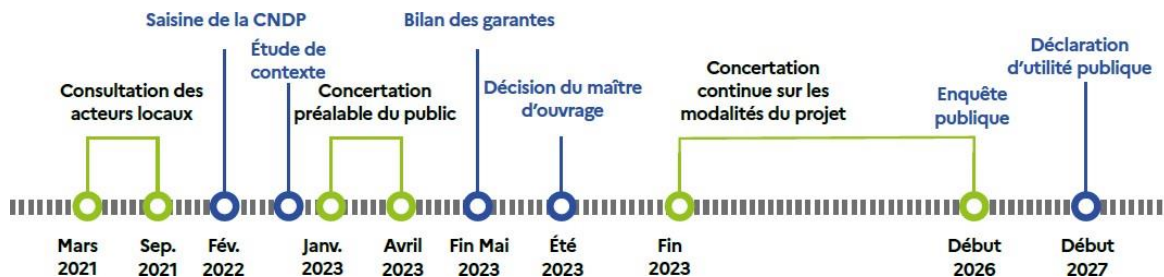
7 km

54,5 M€ HT

Source : DREAL Nouvelle Aquitaine

• **Calendrier du projet**

La concertation préalable s'est tenue du 30 janvier au 30 avril 2023, elle ouvre sur une série d'étapes détaillées ci-dessous avant la potentielle mise en service du futur aménagement planifié en 2033-2034.



Etudes préalables à l'enquête publique et étude d'impact

- Désignation du bureau d'étude
- Caractéristiques techniques, impacts, mesures éviter-réduire-compenser et coût de la variante retenue
- Phase avant enquête : autorité environnementale

Source : DREAL Nouvelle Aquitaine

La saisine de la Commission national du débat public (CNDP)

- **Contexte de la concertation**

Le ministère en charge des Transports saisit la Commission national du débat public en février 2022, après une série d'études d'opportunités menées dès 2009 et une consultation informelle des collectivités et des acteurs locaux en 2021.

L'Etat affiche la volonté d'aménager en 2x3 voies les 35 km de l'A63 entre Bordeaux et Salles avec une mise en concession (scénario 2). Pour autant, face aux oppositions locales, l'Etat propose un scénario alternatif sur 7 km entre Bordeaux et Cestas, financé par des fonds publics (scénario 3).

La concertation préalable intervient en amont de la décision de la maîtrise d'ouvrage à poursuivre ou non le projet, et aussi en amont de toute autorisation administrative

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 2 mars 2022, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L121-8 du code de l'environnement. Lors des séances plénières du 2 mars et du 6 juillet 2022, la CNDP a désigné Madame Marion Thenet et Madame Marion Juliot comme garantes de la concertation, considérant que ce projet comporte des impacts significatifs sur l'environnement local et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.es neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garantes qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.es**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.es, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.es pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.es rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

- **La lettre de mission des garantes**

Dans ce cas précis, au regard du dossier de saisine, les garantes avaient pour mission d'être particulièrement attentives à plusieurs sujets :

- **Les scénarios mis au débat**, avec au moment de la saisine seulement deux scénarios sans réelle alternative ni option zéro.
- **Le contexte et les raisons du projet**, avec un besoin de préciser la justification du projet, ses enjeux, ses impacts, pour pouvoir débattre de son opportunité.
- **Le périmètre géographique de la concertation**, avec les communes du sud-ouest qui semblent être exclues, à ce stade, alors qu'elles avaient été intégrées dans la zone d'étude du maître d'ouvrage.
- **L'opposition locale** au projet notamment de mise en concession, avec une consultation dite « informelle » a été engagée entre mars et septembre 2021 auprès des communes traversées.

Plus globalement, les garantes avaient pour mission de s'assurer que la concertation permettait de débattre de l'ensemble des sujets prévus à **l'article L121-15-1 du code de l'environnement** :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Dans le cadre d'une concertation préalable L 121-8, les modalités de concertation sont définies par la Commission nationale du débat public. Suite à la concertation préalable, une concertation continue est mise en place, également sous l'égide d'un ou deux garantes CNDP.

1- Le travail préparatoire des garantes

1-1 Les résultats de l'étude de contexte

Dès le mois d'avril 2022, les garantes ont commencé à rencontrer différents acteurs locaux pour réaliser leur étude de contexte.

Plus de 100 personnes ont été contactées dans différentes structures : Préfecture, Conseil régional Nouvelle Aquitaine, Conseil départemental de la Gironde, Conseils de développement, CESER, Bordeaux Métropole, CCI, Chambre des métiers, les différentes communes directement concernées par les travaux, fédérations, syndicats et diverses associations.

Une quinzaine d'entretiens avec différentes personnes ont été réalisés et d'autres ont donné leur avis par rapport à la concertation à venir par mail. Les retours à ces sollicitations étaient assez faibles, nous pouvons imaginer que les différents protagonistes avaient des préoccupations plus importantes sur cette période.

De ces entretiens, les différentes thématiques sont ressorties et ont été traitées dans le dossier de concertation, dans la limite des informations que le maître d'ouvrage détenait au moment de sa publication :

La demande de mobilité et perspective d'évolution du trafic

Il était fondamental de retrouver dans ce dossier de concertation l'offre de mobilité sur le territoire et comment se déplacent les personnes : entre les déplacements en transit et les « locaux », en distinguant les déplacements des voyageurs et des marchandises, véhicules légers versus poids lourds.

Les garantes ont demandé également une perspective d'évolution de cette offre de mobilité sur le territoire avec le projet de RER métropolitain notamment, les projets de fret ferroviaire...

Cette concertation ne pouvait pas s'envisager sans avoir une vision globale de la mobilité :

- . Quid du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest avec la ligne TGV Bordeaux-Espagne ?
- . Quid du fret ferroviaire ?
- . Quid de l'autoroute maritime ?

Une vision de la mobilité sur le territoire devait être traitée, 3 ateliers thématiques ont été réalisés dans ce sens.

Report de trafic

Une inquiétude ressort sur les impacts de cet aménagement avec péage, par un report sur les axes secondaires. Certains demandent l'interdiction de la circulation des poids lourds sur la RD 1250 et la RD 1010.

La tarification et principe de péage

Le scénario qui prend en compte la totalité de l'aménagement sur 2X3 voies est envisagé sous concession donc avec péage. Le péage cristallise le débat et la réalité d'une baisse du pouvoir d'achat des citoyen.nes est prégnante. Beaucoup demande la gratuité, dans le dossier de concertation un encadré explique cette impossibilité.

Différentes variantes de péage et de points de tarification sont proposées, le public devait pouvoir en prendre connaissance afin de pouvoir travailler sur ce sujet.

La mise en concession

Certain.es remettent en cause la mise en concession elle-même. Quelle est la durée de cette concession ?

Une suggestion est émise avec une clause de retour « sur bonne fortune » dans le contrat qui pourrait contribuer au financement de projets d'infrastructure pour faciliter le report modal du trafic de marchandise vers les modes décarbonés.

Une voie dédiée aux véhicules « à fort taux d'occupation »

Cette question est revenue souvent pendant l'étude de contexte. Des expériences sur d'autres agglomérations ont été faites, quel retour ? Quelles pourraient être les modalités proposées à cette nouvelle voie ?

Les impacts environnementaux

L'étude de contexte fait ressortir l'importance d'intégrer ce projet dans la révision du plan climat de la métropole avec des objectifs de réduction des gaz à effet de serre, sans négliger l'artificialisation des sols et la prise en considération de la zéro artificialisation nette (ZAN) et la loi climat et résilience. La question des passages grandes et petites faunes pour avoir une infrastructure moins étanche, la transparence écologique de l'ouvrage vis-à-vis des corridors écologiques, apparaît également dans les points à porter au débat.

La présentation des 3 scénarios

Une demande de comparaison des 3 scénarios a été formulée, un tableau synthétique avec une analyse multicritère se trouve à la fin du dossier de concertation.

L'analyse socio-économique

Cette analyse ne se trouve pas dans le dossier de concertation, pour la faire le maître d'ouvrage attendait d'abord les résultats de l'analyse de trafic.

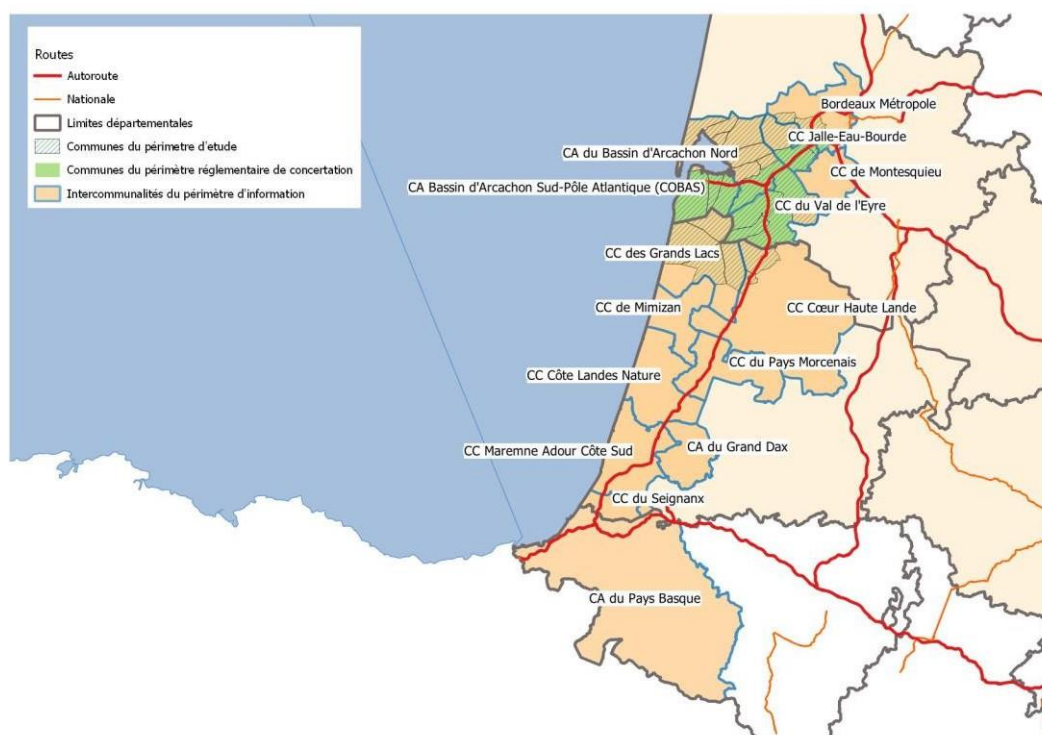
1-2 L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

L'élaboration du dispositif de cette concertation s'est faite dans un climat de co-construction et le porteur de projet a été à l'écoute de toutes les demandes des garantes que ce soit en termes de modalité et de communication de cette concertation. Dès le mois de mars 2022, ce dispositif a été travaillé avec le bureau d'études et toutes les demandes des garantes en amont de cette concertation ont été satisfaites.

Le périmètre

Le périmètre initial de la concertation prévu par la DREAL Nouvelle Aquitaine recouvrait seulement les communes qui sont concernées par les travaux. Les garantes ont demandé le principe d'une information du public sur un plus large périmètre, en descendant jusqu'à la frontière espagnole et entourant le périmètre réglementaire jusqu'à Bordeaux Métropole, Communautés de Communes de Jalle-Eau-Bourde, de Montesquieu et du Val de Leyre.

Les garantes ont demandé que toutes les réunions publiques soient prévues en distanciel, ce qui a été le cas, cela a permis à tous les publics de pouvoir y participer.



Un dossier de concertation de 72 pages et sa synthèse/plaquette de 6 pages ont été publiés en amont de la concertation. Ces deux documents ont été co-construits avec les garantes et toutes les remarques qui ont été suggérées pour les améliorer ont été réalisées.

Il a été décidé que des fiches thématiques (dont l'analyse socio-économique et le bilan carbone) pour aller plus loin sur des thèmes particuliers, devaient être mises en ligne sur le site de la concertation. Elles ont vocation à compléter le dossier avec des données complémentaires.

Le périmètre de concertation est situé sur 5 intercommunalités différentes. Une réunion publique a été organisée dans chacune d'entre elles = **5 réunions publiques** avec comme contrainte des salles disponibles avec des moyens techniques pour pouvoir faire de la visioconférence.

5 réunions publiques, sans inscription en présentiel et distanciel, avec une captation vidéo pour les regarder en replay

31 janvier – 18h30 à 21h : à Biganos
21 février – 18h30 à 21h : à Gradignan
23 février – 18h30 à 21h : à Cestas
4 avril – 18h30 à 21h : à Salles
25 avril – 18h30 à 21h : à La Teste-de-Buch

4 Ateliers thématiques, limité à 40 personnes sur inscription

En plus petit comité, les ateliers thématiques facilitent l'expression des participants et la formulation de solutions complémentaires. Un atelier a été dédié à l'environnement. Le thème des mobilités a été traité dans 3 ateliers, afin d'aborder les spécificités du Bassin d'Arcachon, du Val de l'Eyre et de la ceinture urbaine de Bordeaux. Les ateliers se sont déroulés uniquement en présentiel. La participation a été limitée à 40 personnes, avec une inscription obligatoire sur le site internet de la concertation.

7 mars – 18h à 20h30 : atelier Environnement au Barp
9 mars – 18h à 20h30 : atelier Mobilités à Canéjan
13 mars – 18h à 20h30 : atelier Mobilités à Belin-Béliet
14 mars – 18h à 20h20 : atelier Mobilités à Mios

Une des difficultés sur les concertations d'une manière générale est d'aller chercher tous les publics. Afin d'aller chercher des citoyen.nes qui n'ont pas pour habitude d'aller en réunion publique, des débats mobiles à la rencontre de ces riverains et des usagers de l'A63 et de l'A660 ont été organisés ainsi qu'un atelier spécifique avec des étudiants.

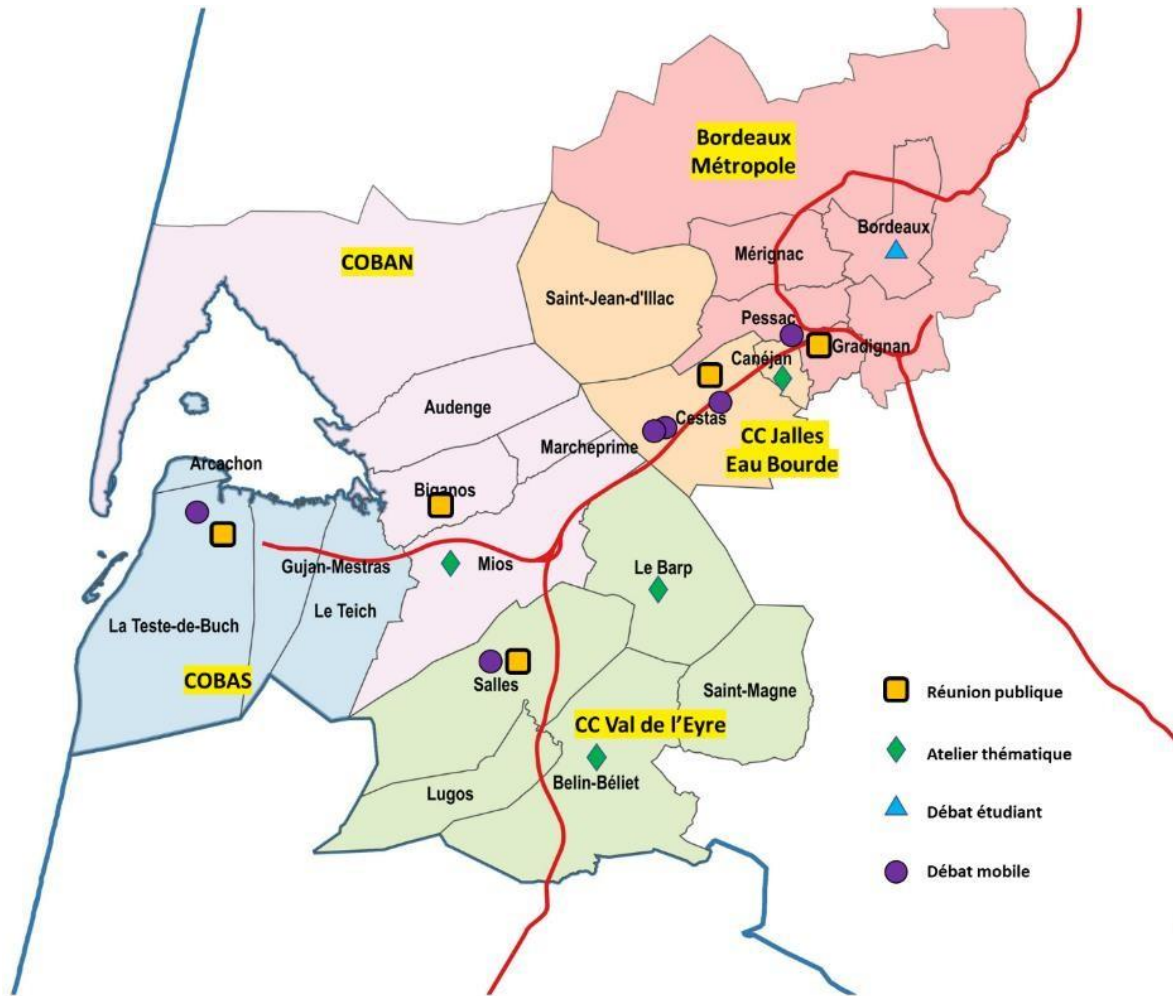
6 débats mobiles, dans l'espace public, sans inscription

Ils ont été organisés sur le territoire, à la rencontre des riverains et des usagers de l'A63 et de l'A660 : aire de service, marchés, centre commercial... Des médiateurs ayant une connaissance des enjeux du projet et une expertise dans la médiation ont été chargés d'interpeller le public et d'amorcer la conversation et présenter le projet et les modalités de la concertation.

16 février - 9h-13h : La Teste-de-Buch (Marché couvert)
16 février - 15h-19h : Pessac (Galerie commerciale Géant)
21 février - 12h-14h : Cestas (Bistrot de la Pinède)
21 février - 15h-19h : Cestas (Aire de service)
1er avril - 8h-12h : Salles (Marché municipal)
1er avril - 13h-17h : Cestas (Aire de service)

1 atelier spécifique avec des étudiants en management de la logistique et des transports de l'Université de Bordeaux.

9 mars - 10h30 : débat avec les étudiants de l'IUT Management du Transport au Campus Bastide à Bordeaux.



Source : DREAL Nouvelle Aquitaine


Site internet www.a63nord.fr et registre dématérialisé

En complément de ces réunions, ateliers ou débats mobiles, le public avait accès à un registre dématérialisé sur la plateforme. Depuis la page « Je m'exprime », le public pouvait faire ses contributions visibles de tout le monde avec les réponses.

Concertation publique - Projet de mise à 2X3 voies de l'A63

Je m'exprime

La concertation publique s'étend du 30 janvier au 30 avril 2023 inclus



Identité

À compter du 21 février 2023, pour retrouver plus facilement votre contribution et sa réponse, votre nom sera affiché. Pour celles et ceux qui ne voudraient pas que leurs noms soient publiés, merci de bien vouloir renseigner un pseudo et/ou vos initiales.

Nom

Prénom

Sur le site au-delà du registre dématérialisé différents documents étaient en ligne.

Le projet dans son ensemble

- L'avis de concertation préalable
- Le dossier de concertation
- La plaquette de synthèse

La concertation

- La décision du 2 mars 2022 de la CNDP désignant Madame Thenet
- La décision du 6 juillet 2022 de la CNDP désignant Madame Juliot
- La lettre de mission des garantes
- La décision du 7 décembre 2022 de la CNDP
- L'avis réglementaire
- L'affichette de la concertation
- Note des garantes du 4 avril 2023 sur les fiches et les études

Les présentations en réunions avec les replays

- Réunion publique du 31 janvier 2023 à Biganos
- Réunion publique du 21 février 2023 à Gradignan
- Réunion publique du 23 février 2023 à Cestas
- Réunion publique du 4 avril 2023 à Salles
- Réunion publique du 25 avril 2023 à La Teste-de-Buch

Les comptes-rendus des rencontres avec le public

- Verbatim de la réunion publique du 31 janvier 2023 à Biganos
- Compte-rendu du débat mobile du 16 février 2023 à La Teste-de-Buch
- Verbatim de la réunion publique du 21 février 2023 à Gradignan
- Verbatim de la réunion publique du 23 février 2023 à Cestas
- Verbatim de l'atelier environnement du 7 mars 2023 au Barp
- Verbatim de l'atelier mobilités du 9 mars 2023 à Canéjan
- Verbatim de l'atelier mobilités du 13 mars 2023 à Belin-Béliet
- Verbatim du débat mobile du 1er avril 2023 à Salles
- Verbatim du débat mobile du 1er avril 2023 à Cestas
- Verbatim de la réunion publique du 4 avril 2023 à Salles
- Verbatim de la réunion publique du 25 avril 2023 à La Teste-de-Buch

Les fiches thématiques

- Bilan carbone
- Bilan gaz à effet de serre - Fiche simplifiée
- Historique du projet
- Résultats de l'étude sur le trafic
- Péage A63
- Évaluation socio-économique

Les études

- Étude sur le trafic poids lourds
- Études de trafic 2022 : diagnostic et méthodologie
- Études d'opportunités 2012 : environnement et cadre de vie
- Études d'opportunités 2012 : diagnostic de l'infrastructure actuelle

Une bibliographie complémentaire...

- Étude Aurba sur la circulation entre Bordeaux et son agglomération
- Étude Télétravail
- Étude "Vélo"
- Bilan Ex-Post A63

Les e-mails et les courriers

Le public pouvait également écrire aux garantes, par courrier à la CNDP et par e-mail aux adresses :

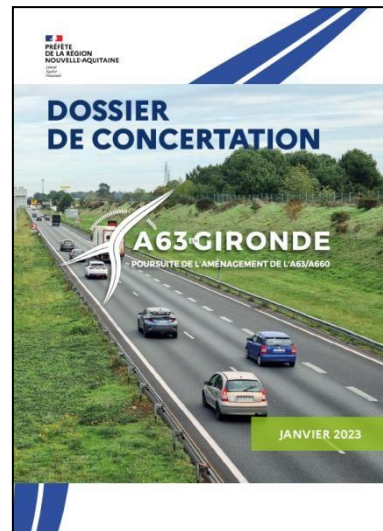
- marion.thenet@garant-cndp.fr
- marion.juliot@garant-cndp.fr

Les modalités d'information et de communication sur la concertation

Supports écrits

Dossier de concertation

- Exemplaires imprimés : 90
- Exemplaires diffusés : 49 aux collectivités
- Modes de diffusion : envoi postal, remise en main propre aux interlocuteurs de l'État



Plaquette de synthèse

- Exemplaires imprimés : 4 700
- Exemplaires diffusés : 3 300 aux collectivités, 1 400 distribués lors des réunions publiques/ateliers/débats mobiles
- Modes de diffusion : Envoi postal, distribution lors des réunions publiques/ateliers/débats mobiles

Affiche réglementaire

- Exemplaires imprimés : 40
- Exemplaires diffusés : 35 aux collectivités, 5 en préfectures
- Modes de diffusion : Affichage en mairie
- Dates de mise en place : 12 & 13 janvier 2023



Affichette A3

- Exemplaires imprimés : 100
- Exemplaires diffusés : 84 aux collectivités
- Modes de diffusion : envoi postal



Panneaux grand format

4 panneaux de 4 m x 3 m ont été mis en place en bordure de l'A63 et l'A660, avec l'autorisation et le concours de la DIR Atlantique.



Kit de communication numérique

Un kit de communication numérique a été conçu et diffusé vers les collectivités concernées par le projet.

- Plaquette de synthèse (pdf)
- Affichette A3 (pdf)
- 3 textes : long, moyen et très court (pdf et modifiable)
- 5 illustrations : 2 photos de l'A63, le logo du projet, le visuel de la concertation, la vue d'ensemble des 3 scénarios

Ce kit de communication a été diffusé aux collectivités entre le 16 et le 23 janvier par e-mail, après une prise de contact téléphonique préalable ayant abouti à la désignation d'un destinataire chargé de la mise en ligne des contenus.

Il a également été envoyé à la centaine de personnes qui avaient été contacté et pour certain.es interviewé.es lors de l'étude de contexte, en leur demandant d'en être le relais.

Réseaux sociaux

La page Twitter du Préfet de la Nouvelle-Aquitaine et de la Gironde a porté à la connaissance du public le déroulement de la concertation :

- Le 30 janvier 2023
- Le 24 février 2023
- Le 7 mars 2023

07/03	18h	Atelier Environnement	Le Barp Salle du Bateau Lyre - 73 avenue de Gascogne	Inscription obligatoire*
09/03	10h30	Débat avec les étudiants	IUT Management du Transport, Bordeaux Campus Bastide - 35 avenue Abadie	Réservé aux étudiants
09/03	18h	Atelier Mobilités	Canéjan Bergerie du Courneau - chemin du Courneau	Inscription obligatoire*
13/03	18h	Atelier Mobilités	Belin-Béliet Salle de Béliet - 6 place des frères Estrémé	Inscription obligatoire*
14/03	18h	Atelier Mobilités	Mios Salle des fêtes - allée Val de San Vicente	Inscription obligatoire*

Des pages Facebook administrées par des particuliers ont pour objet les conditions de circulation dans le territoire concerné par le projet. Trois de ces pages ont été sollicitées pour relayer le déroulement de la concertation :

- Les Routes Landaises, qui n'a pas donné suite ;
- Info Trafic Bassin Arcachon, qui a publié l'information ;
- Page Bordeaux Info Trafic, qui a publié l'information.



Publicité dans les médias locaux

Encarts dans la presse écrite

Média	Date de publication	Dimension
Sud-Ouest (4 éditions)	30/01, 17/02 et 30/03	1/2 page
La Dépêche du Bassin	16/02 et 30/03	1/2 page



Insertions numériques

Les pavés numériques ont été mis en ligne sur les sites des médias aux mêmes dates que les encarts-presse.

Ce visuel utilisé pour les insertions numériques était cliquable et renvoyait vers le site internet de la concertation.

Annonces radios

Média	Périodes de diffusion
France bleu – spots radio + podcasts sur site web Radio France (4 vagues)	20/02 au 24/02 27/02 au 03/03 28/03 au 03/04 17/04 au 21/04
Radio Vinci Autoroute (3 vagues)	20/02 au 26/02 27/03 au 02/04 17/04 au 23/04
Wit FM – spots radio + web fréquences Bordeaux + Arcachon (3 vagues)	20/02 au 24/02 27/03 au 31/03 17/04 au 21/04

Relations presse

- Un communiqué de presse a été envoyé le 27/01/23 par le service communication de la préfecture de région.

2- Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.nes, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

2-1 Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le plan de communication sur cette concertation préalable a été satisfaisant et le public a été bien informé de son existence. Les médias de leur côté ont aussi bien couvert cette concertation. La concertation s'est finie le 30 avril 2023 mais la presse continue à informer le public sur ce projet et relai notamment les oppositions aux péages.

Exemples :

<https://www.sudouest.fr/gironde/arcachon/peage-bordeaux-arcachon-ce-que-prevoit-le-projet-de-concession-voulu-par-l-etat-1557507.php>

<https://www.ladepechedubassin.fr/2021/04/01/un-peage-pour-bordeaux-arcachon-il-nen-est-pas-question/>

<https://www.francebleu.fr/infos/transports/bordeaux-metropole-les-elus-rejettent-l-idee-d-un-peage-sur-l-a63-1616085352>

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/gironde/les-elus-du-bassin-d-arcachon-et-du-val-de-l-eyre-en-colere-contre-un-peage-sur-l-a660-1983919.html>

<https://www.sudouest.fr/economie/transports/gironde-les-elus-departementaux-rejettent-l-idee-d-un-peage-sur-l-a63-2129755.php>

<https://www.sudouest.fr/gironde/belin-beliet/cdc-val-de-l-eyre-oui-pour-la-mise-en-2x3-voies-mais-non-au-peage-1932490.php>

<https://www.francebleu.fr/infos/transports/un-peage-sur-l-a63-et-l-a660-levee-de-boucliers-des-elus-du-bassin-d-arcachon-et-du-val-de-l-eyre-1614868623>

<https://www.20minutes.fr/bordeaux/3003551-20210321-bordeaux-tour-metropole-elever-contre-peage-a63-vers-arcachon>

<https://www.sudouest.fr/tourisme/gironde/bassin-arcachon/bassin-d-arcachon-l-opposition-farouche-de-la-cobas-a-tout-peage-autoroutier-2040715.php>

<https://www.rtl.fr/actu/debats-societe/gironde-pourquoi-le-projet-de-peage-entre-bordeaux-et-arcachon-fait-il-polemique-7900262692>

<https://www.sudouest.fr/gironde/arcachon/a63-sur-le-bassin-d-arcachon-une-opposition-ferme-et-massive-au-peage-14941245.php>

Le dossier de concertation présente le projet, ce qu'est une concertation, le fonctionnement actuel des mobilités, les enjeux et objectifs de l'opération, les différents scénarios ainsi que leur comparaison. Il a été travaillé en étroite collaboration avec les garantes qui ont été vigilantes sur le fait de ne pas privilégier un scénario plutôt qu'un autre, et de toujours rappeler que cette concertation doit aussi ouvrir à d'autres solutions alternatives y compris l'absence de mise en œuvre.

Un certain nombre de personnes ont tout de même fait la remarque qu'il y avait une inégalité de traitement dans la présentation des différents scénarios que ce soit en termes d'arguments qu'en

termes de places occupées sur les différents outils de communication, favorisant le scénario 2. Le coût du projet du scénario 2 a bien été présenté mais le public a relevé un manque de transparence sur la rentabilité du projet, ce que le projet « va rapporter ».

Le titre même de la concertation a également été remis en cause : « A63Gironde », qui ne mentionne pas l'A660 alors qu'elle fait partie du projet, argumentant que les citoyen.nes utilisant l'A660 ne se sont pas sentis concernés par cette concertation. A l'analyse de l'origine des contributions en ligne, cette distorsion ne se confirme pas (cf. répartition des contributions par communes ci-dessous).

D'autres éléments devaient être publiés en amont de cette concertation comme les fiches thématiques et les différentes études en intégralité, comme cela avait été convenu avec les garantes en amont de cette concertation.

Certaines ne l'ont pas été ou trop tardivement. Les garantes avaient cependant bien anticipé cette difficulté en demandant, dès le printemps 2022, de publier toutes les études bilan carbone, trafic et autres dans leur intégralité, accompagnées de résumé non techniques.

- Le bilan carbone a été publié le 28 février 2023 et sa fiche bilan simplifié gaz à effet de serre le 23 mars 2023, alors qu'un engagement écrit pour une publication avant le début de la concertation avait été donné (cf. p 69 du dossier de concertation).
- Seul le rapport de diagnostic et la méthodologie ont été publiés le 23 mars 2023, le rapport de modélisation n'a pas fait l'objet d'une publication brute mais uniquement de la publication d'une fiche explicative le 29 mars 2023.
- La fiche sur l'analyse socio-économique a été publiée le 19 avril 2023, alors qu'un engagement écrit pour une publication avant le début de la concertation avait été donné (cf. p 69 du dossier de concertation).
- La fiche péage a également été publiée le 19 avril 2023.

Une note a été publiée sur la plateforme par les garantes le 4 avril 2023 faisant état de ces manquements.

Concernant les contributions des citoyen.nes, au 14 avril 2023 seules les contributions jusqu'au 05 mars étaient visibles du public sur la plateforme. Les garantes avaient demandé à plusieurs reprises de publier en suivant toutes les contributions, même si elles n'avaient pas de réponse, qu'à minima le public voit sa contribution sur le site.

Concernant les réponses, au 14 avril 2023, seules les premières contributions du 30 janvier au 05 février avaient une réponse visible du public.

Un mail a été envoyé le 14 avril 2023 à destination de la direction de la DREAL et de Monsieur le Préfet pour rendre compte de ces manquements et de ceux cités ci-dessus.

La DREAL a réagi à ce dernier mail puisque le 19 avril 2023 les contributions jusqu'au 17 avril 2023 étaient en ligne avec les réponses pour environ 75% d'entre elles.

Certain.es citoyen.nes ont demandé un moratoire pour suspendre la concertation au regard de ces manquements. D'autres ont interpellé les garantes :

*« Plus tordu : Ils font exprès de ne pas mettre les contributions en ligne
Pour ne pas y répondre / un seul stagiaire est disponible ? Ils sont noyés par la réaction du public ?
Parce qu'il y en a trop, et que ce n'est pas très vendeur de les afficher ? surtout pour le scénario 2... »*
Contribution reçue par mail

Les garantes ont répondu qu'au regard des principes de la CNDP, elles avaient tout au long de la préparation et de la mise en œuvre de la concertation alerté la maîtrise d'ouvrage sur la nécessité de transparence et de publication de l'ensemble des études et des données sur lesquelles les scénarios d'aménagement s'appuient ainsi que la publication des contributions et de leur réponse.

Malgré les retards de publication, la limite des réponses apportées, notamment liés au portage régional et routier du projet par la DREAL et au manque d'éléments d'information sur les projets de transport à l'échelle nationale, la concertation a tout de même permis d'entendre les contributions, les avis, les critiques positives et négatives. La concertation n'est pas restée confidentielle et a su porter au débat de nombreux sujets, de nombreux usages et de nombreux regards comme l'atteste ce bilan.

Une des difficultés a été l'inertie administrative des différentes strates de validation en interne à la DREAL avant toute publication de documents. L'équipe qui était en relation avec les garantes a su être à l'écoute et se rendre disponible pour cette concertation. Au-delà du temps nécessaire à répondre à toutes les contributions, chaque réponse devait être validée par la direction de la DREAL ce qui a rajouté un décalage dans le temps et n'a pas permis d'avoir toutes les réponses avant la fin de la concertation. Au 30 avril 2023, date de la fin de la concertation, toutes les contributions au 07 avril 2023 ont leur réponse. Les garantes ont à nouveau alerté la DREAL pour avoir toutes les réponses en ligne avant la publication de ce bilan, ce qui n'a pas été le cas.

2-2 Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Les chiffres clefs de la concertation

La participation du public a été effective avec près de 1 000 personnes en réunions publiques, ateliers, débats mobiles et plus de 23 000 connexions sur la plateforme dont 3 837 contributions. Les garantes avaient demandé que toutes les réunions publiques au-delà d'être en distanciel soient également enregistrées. Ces enregistrements dans leur intégralité ont permis à 1 575 personnes de voir ces réunions et ainsi de pouvoir continuer à s'informer et à participer.

Réunions publiques

Lieu	Date	Participants dans la salle	Participants en ligne	Replay nombre de vues
Biganos Salle des fêtes	31/01	50	10	166
Gradignan Salle du Solarium	21/02	90	10	49
Cestas Halle du Centre culturel	23/02	180	15	464
Salles Salle des fêtes du bourg	04/04	95	10	127
La-Teste-de-Buch Théâtre Cravey	25/04	130	10	769
TOTAL		545	55	1 575



Ateliers

Lieu	Date	Participants dans la salle
Le Barp (environnement) Salle du Bateau Lyre	07/03	10
Canéjan (mobilité) Bergerie du Courneau	09/03	15
Belin-Béliet (mobilité) Salle de Béliet	13/03	14
Mios (mobilité) Salle des fêtes	14/03	10
TOTAL		49



Débat avec les étudiants

Lieu	Date	Participants dans la salle
Bordeaux IUT Management des Transports et de la Logistique	09/03	80



Débats mobiles

Lieu	Date	Participants
La Teste-de-Buch Marché couvert	16/02 – 9h à 13h	43
Pessac Galerie commerciale Géant	16/02 – 15h à 19h	35
Cestas Bistrot de la Pinède	21/02 – 12h à 14h	32
Cestas Aire de service	21/02 – 15h à 19h	23
Salles Marché municipal	01/04 – 8h à 12h	45
Cestas Aire de service	01/04 – 14h à 18h	40
TOTAL		218



Participation en ligne

Connexions au site

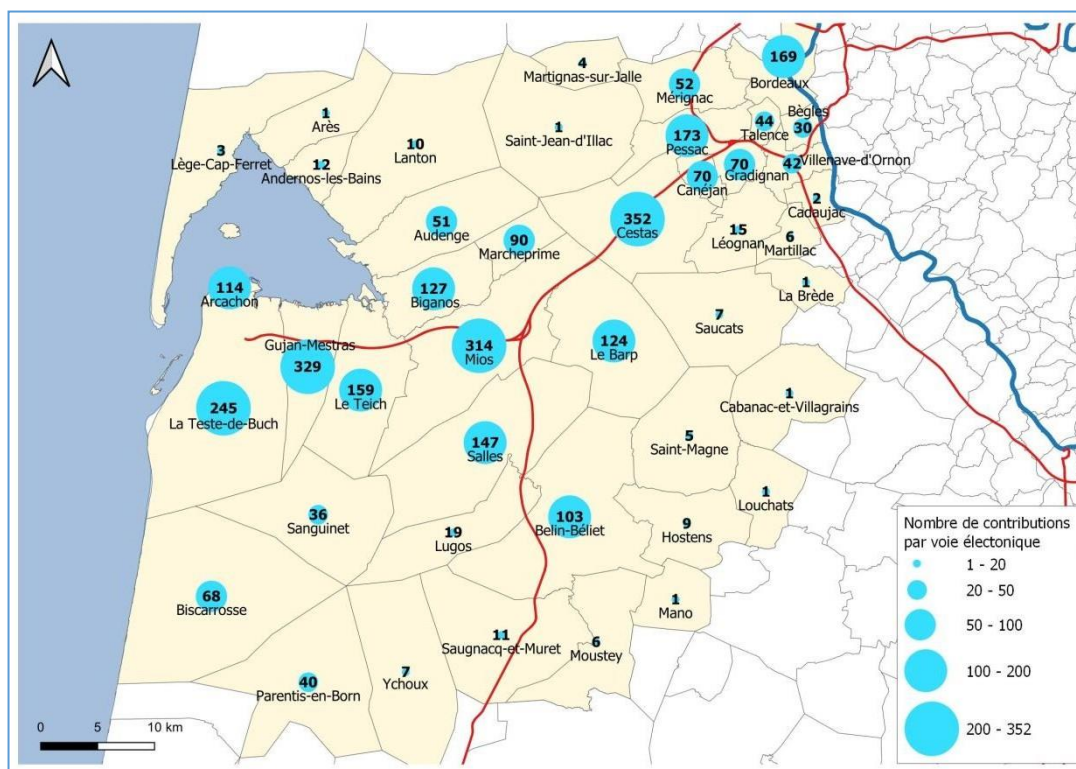
Le site a fait l'objet de **23 006 connexions**. Les différentes pages du site ont enregistré les niveaux de connexions suivants :

- Le projet : 6 102 visites
- Les documents : 2 401 visites
- Je m'exprime : 8 009 visites
- Je consulte les avis déposés : 1 013 visites

Dépôts de contributions

3 837 avis ont été déposés.

Cette cartographie nous montre une bonne couverture territoriale de la participation du public qui atteste de la bonne diffusion de l'information sur les 2 axes autoroutiers.



Source : DREAL Nouvelle Aquitaine

Courriers, motions et délibérations de collectivités, d'acteurs du territoire ou d'élu.es ont été transmis par voie électronique et/ou déposés sur la plateforme :

- Motion de la commune de La Teste-de-Buch
- Motion de la communauté de communes du Val de l'Eyre
- Délibération de la commune de Cestas
- Motion de la commune de Salles
- Motion de la commune du Teich
- Motion de la commune de Mios
- Motion de la communauté de communes de Montesquieu
- Motion de la commune de Canéjan
- Courrier de Bordeaux Métropole
- Délibération de la commune de Biscarosse
- Délibération de la commune de Biganos
- Délibération de la commune de Gujan-Mestras
- Avis Région Nouvelle Aquitaine
- Délibération de la commune de Villenave d'Ornon
- Motion de Lanton
- Courrier du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne
- Contribution de l'association BAE Bassin d'Arcachon Ecologie
- Contribution de l'Union TLF, Union des Entreprises Transport et Logistique de France
- Contribution de Vital Baude conseiller régional, conseiller municipal d'Arcachon, groupe écologiste, solidaire et citoyen
- Contribution du groupe des élu.e.s Écologie et Solidarités du Département de la Gironde
- Synthèse de la réunion publique du 10 février à l'initiative de Karine Desmoulin et Cédric Pain, conseillers départementaux du canton de Gujan-Mestras
- Contribution du groupe Métropole Commune(s)
- Contribution du groupe local EELV Pessac Gradignan
- Contribution de Cédric Pain, Maire de Mios, Vice-président de la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Nord, conseiller départemental du canton de Gujan-Mestras
- Philippe Gaubert, conseiller municipal de Gujan-Mestras

La plateforme reste le mode de communication qui a permis au plus grand nombre d'exposer contributions et questions. Celle-ci n'était pas forcément très intuitive mais on arrivait tout de même à trouver les différents éléments. Son référencement n'est pas très performant puisque cette plateforme se trouve directement sur le site de la DREAL avec des pages dédiées à cette concertation, ce n'est pas un site spécifique unique, qui aurait permis un meilleur référencement et plus de souplesse dans son développement.

Près de 70 mails ont été envoyés directement aux garantes qui ont la plupart du temps invité les contributeurs à déposer leur demande sur la plateforme afin que tous les citoyen.nes puissent en prendre connaissance ainsi que la réponse associée.

Les élu.es locaux ont été très présent.es pendant cette concertation. Ils/elles s'étaient déjà exprimé.es en amont de cette concertation avec un positionnement déjà affirmé, pour la plupart, contre les péages notamment. Sur certaines réunions publiques, une des difficultés a été qu'ils n'occupent pas trop de place pendant les échanges afin de laisser les citoyen.nes s'exprimer librement. Afin d'éviter ce déséquilibre, les garantes ont cherché à travailler en amont des réunions publiques avec les élu.es locaux. Certain.es élu.es questionnent la coopération territoriale entre Etat et collectivités pour penser l'aménagement du territoire de demain.

Les prises de parole en réunions publiques restent en majorité masculines, avec un public « d'habitué.es » qui n'est plus en activité. Les différents ateliers ont permis de rééquilibrer et d'avoir un public plus large notamment des personnes qui utilisent quotidiennement cette autoroute pour aller travailler.

Pour anticiper et corriger cette distorsion habituelle dans les arènes de concertation institutionnelle, un débat avec des étudiant.es et des débats mobiles ont été organisés pour aller vers d'autres habitant.es et usagers du territoire.

Le dispositif de cette concertation a finalement permis de toucher un large public. Sur toute la période des 3 mois de la concertation, il y a eu une bonne couverture que ce soit au niveau des différentes formes de participation que des lieux géographiques.

Le périmètre de cette concertation était grand et les garantes avaient anticipé pour que toutes les réunions publiques soient aussi en format distanciel, ce qui a été le cas. Finalement, il y a eu peu de connexion pendant les réunions : environ 10% des participant.es.

Au cours des différentes réunions publiques, le temps des échanges étaient de plus en plus importants afin de laisser plus de place aux questions et solutions alternatives. Un certain nombre de question soulevé sur les premières réunions ont trouvé par la suite des explications plus précises, même si beaucoup n'ont pas complètement satisfait tous les publics, voir partie suivante.

Selon les garantes, il n'y a pas eu la volonté de la part de la DREAL de cacher sciemment des informations, mais une des difficultés est que les « usagers » ont leur ressenti du « quotidien », par exemple « *il n'y a que des camions étrangers sur cette autoroute* », alors que la DREAL s'appuie sur des calculs de chiffres qui sont propres à leur métier d'aménageur. Ces deux approches ne convergent pas nécessairement.

Participation complémentaire

Une pétition contre la concession au privé de l'A63 et l'A660 a été lancée en 2021, par Karine Desmoulin, actuellement conseillère départementale du canton Gujan-Mestras et Maire du Teich, suite à l'information aux élu.es locaux par la Préfecture de ce projet d'aménagement autoroutier. Elle atteignait plus de 20 000 signatures en mai 2021. Elle est signée à ce jour par près de 33 000 personnes

<https://www.change.org/p/pas-de-p%C3%A9ages-pour-le-bassin-d-arcachon-et-bordeaux-a63-a660>



change.org Lancer une pétition Mes pétitions Parcourir les pétitions Nous soutenir Q Se connecter

Pétition Commentaires Mises à jour

Non au projet de péages pour le Bassin d'Arcachon et Bordeaux - A63/A660

32 563 ont signé. Prochain objectif : 35 000 !

Quand elle atteindra 35 000 signatures, cette pétition deviendra l'une des **plus signées** sur **Change.org** !

patricia DOMALAIN a signé la pétition il y a 35 minutes

CHRISTINE MARQUET a signé la pétition il y a 3 heures

Signez cette pétition

Dans ce contexte, Karine Desmoulin et Cédric Pain, conseillers départementaux du canton Gujan-Mestras, ont organisé le 10 février 2023 une réunion publique au Teich, à laquelle une des garantes a assisté. Une centaine de personnes étaient présentes pour faire part de leurs avis sur le projet, donnant lieu à une synthèse versée sur le registre en ligne.

3- Synthèse des arguments exprimés

Avant de passer à la synthèse des arguments, il est important d'attirer l'attention du lecteur sur les quelques points suivants.

Les contributions ont été riches et nombreuses, dans une exigence de transparence, **l'exercice de synthèse** est donc aussi essentiel que complexe, essentiel pour que la maîtrise d'ouvrage réponde à l'ensemble des avis, complexe pour que les garantes, veillent à bien tout retranscrire.

Le projet soumis à la concertation, avec trois scénarios proposés, a conduit un certain nombre de contributeur.rices, notamment via le registre numérique, à choisir leur(s) scénario(s) préférentiel(s). Si les garantes ne rendent pas compte des résultats de ces choix, elles s'attacheront à rendre compte **des arguments des participants en cohérence avec l'objet de la concertation préalable** de débattre de l'opportunité du projet, des alternatives au projet, des enjeux environnementaux, des enjeux socio-économiques, de l'aménagement du territoire et des modalités d'information et de participation du public.

Parmi les personnes qui se sont exprimées dans le cadre de cette concertation, **il y a eu plus de positions d'oppositions que des arguments favorables** au projet, pour autant, le droit à la participation suppose de considérer **tous les arguments comme équivalents**. Ils ne sont pas pondérés en fonction du nombre de fois où ils ont été exprimés, l'ensemble des arguments exprimés même les plus minoritaires se retrouve dans ce bilan. Leur ordre d'apparition dans le document et le nombre de mots consacrés pour les décrire ne signifient rien en termes d'importance ou de priorisation.

Enfin, certaines questions ont déjà reçu **des réponses de la maîtrise d'ouvrage** dans le cadre de la concertation, le bilan les retranscrit dans la 2^{ème} partie de cette synthèse (partie 3-2) et appelle le cas échéant à étudier plus en détails certains points (partie 4.1).

3-1 Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Les collectivités territoriales

La concertation a donné lieu à des nombreuses motions et délibérations des collectivités territoriales. En mettant en avant la complémentarité territoriale des différents bassins de vie traversés par l'A63 et l'A660, elles se sont massivement positionnées contre la concession et contre le financement par les collectivités. Dans le même temps, elles demandent quasiment toutes une mise en 2x3 voies par cohérence technique et pour décongestionner l'infrastructure. Un avis nuance ce besoin en comparant la saturation de l'A63 à celle des autres pénétrantes de l'agglomération bordelaise. Nous retrouvons dans les inquiétudes les enjeux développés en suivant : report de trafic, détérioration de la qualité de vie des centres-villes, responsabilité du transport de marchandises, égalité territoriale... Les demandes sont multiples tant sur la recherche d'autres financements pour la mise en 2x3 voies que pour la recherche de solutions alternatives : ferroutage, transports en commun, covoiturage...

La concertation

Avant d'entrer dans les thématiques émergentes pendant la concertation, il est important de noter les critiques sur le processus de concertation lui-même.

Certain.es doutent de **la sincérité de la démarche**. Les participants ont régulièrement fait part de leur suspicion quant à une décision déjà prise en faveur du scénario 2. La maîtrise d'ouvrage organise la concertation et pose la question de l'opportunité du projet dans le débat, alors que dans le même temps, elle affirme son scénario préférentiel par la mise en concession, dont les financements sont ainsi assurés.

Le positionnement de l'Etat dans les médias a interpellé le public, comme l'interview du 25 janvier 2023 de Fabienne Buccio, alors Préfète de la région Nouvelle Aquitaine, qui demande « *une prise de conscience des élu.es à propos du péage* ». Le projet ne doit pas « *s'arrêter à un prix de*

péage qui peut rester très limité. Il faut voir plus loin. Si cette autoroute n'était pas construite, je pense que le territoire pourrait nous le reprocher d'ici 10 ou 20 ans »².

« C'est un parti pris de l'Etat... Avant même le début des débats, tout explique la mise en avant du scénario 2 par un état à la fois juge et partie. »

« Etat "rouleau compresseur" qui n'agit que dans l'intérêt de son scénario à péage. »

« Ça donne quand même un peu le sentiment, ..., que tout est organisé pour "arranger" la DREAL en fonction de leurs moyens humains et financiers et de leurs intérêts propres (qui ne sont pas neutres vous l'avez bien compris !). Je me demande bien en quoi ce parti pris est transparent et démocratique. »

Contributions reçues par mail

A ces critiques par rapport au manque d'ouverture réelle du débat sur d'autres alternatives que le scénario 2, nous pouvons ajouter des incompréhensions sur le scénario 1, à quoi ce scénario sert, comment il peut être envisagé dans la mesure où le diagnostic initial fait état de nombreux problèmes sur l'infrastructure en termes de congestion et de sécurité notamment. Des questionnements se posent également sur le scénario 3, présenté comme une alternative à l'aménagement complet, alors qu'il ne peut prétendre à résoudre les mêmes problèmes.

In fine, **la légitimité de l'Etat à prendre cette décision** seule est questionnée dans différents espaces de concertation.

« Il faut donc, pour respecter la Constitution que la décision finale soit prise par le peuple par référendum. Le peuple seul décideur conformément aux termes de l'article 3 de la Constitution : "La souveraineté nationale appartient au peuple qui l'exerce par ses représentants ET par la voie du référendum." »

Contribution en ligne

Nous ne pouvons pas clore ce paragraphe sans évoquer les critiques qui ont été adressées aux garantes directement, entre autres sur **le manque d'indépendance** de la Commission nationale du débat public vis-à-vis de la maîtrise d'ouvrage.

« Vous parlez de commission indépendante qui vous paie ? Je voudrais la réponse. »

Contribution lors de la réunion publique de Gradignan le 21 février 2023

Les constats initiaux

La mobilisation sur les réunions publiques, le nombre de contributions sur la plateforme, comme l'accueil lors des débats mobiles nous ont confirmé **un vif intérêt** du territoire, habitant.es, travailleur.ses, élu.es, pour cette concertation portant sur le projet d'autoroute.

Qu'ils s'agissent de l'A63 jusqu'à Salles ou de l'A660 jusqu'au bassin d'Arcachon, ces axes routiers sont importants pour le territoire. **L'accidentologie et les problèmes de sécurité** font largement consensus. **La congestion et les problèmes de fluidité** sont également globalement partagés, avec des nuances selon les usagers. Selon leurs parcours, leurs horaires, la régularité de leurs trajets, leurs besoins de ponctualité, ou encore leurs organisations familiales, les embouteillages ne sont évidemment pas vécus de la même manière et n'ont pas la même importance.

Passés ces quelques points d'accord, **l'analyse sur les causes de ces problèmes de sécurité et de congestion** fait apparaître une divergence de points de vue. Ainsi, si la maîtrise d'ouvrage affiche que les véhicules légers se trouvent sur l'autoroute en très large majorité à 69,1% (dont 21,4% en transit)³, nombre de participants font porter la responsabilité du trafic trop dense et accidentogène sur **le transport de marchandises** (les poids lourds en transit représentent 24,1% du trafic et les poids lourds en desserte local 6,9%). Les chiffres sont soit purement contestés dans leur mode de

² Interview de Fabienne Buccio, Préfète de la région Nouvelle Aquitaine, 25 janvier 2023, France Bleu Gironde <https://www.francebleu.fr/infos/societe/elargissement-de-l-a63-la-prefete-de-la-gironde-appelle-a-une-prise-de-conscience-des-elus-opposes-au-peage-4885753>

³ Présentation diaporama réunion publique Cestas, 23 février 2023, diapo 28 https://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/a63-diaporama_cestas-final.pdf

comptage, soit pondérés par les effets du trafic de poids lourds plus impactant que le trafic de véhicules légers en termes d'emprise au sol, de pollution atmosphérique, de dégradation de la chaussée, de coût d'entretien...

Le ratio transit international / transport local est également souvent questionné, avec une critique du transport transfrontalier présenté sans retombée bénéfique pour le territoire et uniquement des impacts négatifs.

« Il faudrait taxer tous les camions par une vignette (comme en Belgique) avec une réduction d'impôt pour les entreprises qui paient des impôts en France car la France est envahie de camions étrangers qui ne paient rien et abîment nos routes. »

Contribution reçue par mail

Dans l'équation, à ce regard sur les poids lourds porté par les usagers, par les habitant.es et par les élu.es locaux différent de celui des professionnels de la route, s'ajoutent les flux liés aux **déplacements pendulaires domicile-travail**, aux **déplacements courts et fréquents de la population locale** et au **trafic lié au tourisme**.

Comme évoqué précédemment, **les données sources du projet** ont été régulièrement remises en cause selon plusieurs critères :

- **Des données datées**, avec des chiffres de trafic ou encore des études de démographie de 2016 présentées dans le dossier de concertation dont la mise à jour avec la publication de l'étude trafic de 2022 est intervenue fin mars.
 - **Des données de trafic difficiles à s'approprier**, en véhicules/jour ou en véhicules.km, ne permettant pas toujours une comparaison ou des calculs aisés pour le public.
 - **Des données de trafic de poids lourds ouvrant à controverse** en s'appuyant sur le pourcentage du nombre de véhicule/poids lourds sur la route dont le trafic est lissé sur les 7 jours de la semaine, alors que les poids lourds ne circulent ni le dimanche ni sur certaines heures nocturnes, ou en considérant le taux d'occupation du sol 1 poids lourds = 2 véhicules légers alors que des citoyen·nes annoncent d'autres chiffres notamment sur la structure de la chaussée qui s'use jusqu'à 10 000 fois plus vite avec un camion de 30 tonnes qu'avec une voiture d'1,2 tonne.
 - **Des données pas toujours parlantes et illustrées** sur la nature des reports sur les routes parallèles et leurs effets sur des points précis : combien de véhicules par jour ou par heure ça peut potentiellement représenter sur un point de passage précis, ou encore quel report sur le réseau communal ?
 - **Des données pas assez transparentes** sur les données d'entrées issues de comptages, d'estimation, ou d'enquête, sur l'intégration des projets de mobilités du territoire, sur ses évolutions démographiques les évolutions des déplacements...
 - **Des données pas assez transparentes sur l'intégration des incertitudes actuelles et des changements de comportement**, liés au changement climatique, à l'essor du télétravail, à la hausse des coûts de l'énergie, aux mesures annoncées de ZFE et d'interdiction des véhicules thermiques à la vente en 2035...
- Des données parcellaires**, notamment sur les impacts environnementaux.

« Je n'ai aucune idée si mon avis pourra faire vous faire changer d'avis... car vous vous fiez tellement à des chiffres qui ne représentent pas ce que vivent réellement les riverains et avez des réponses toutes faites..., que je reste très dubitative sur cette concertation... »

Contribution reçue par mail

Sur **le sujet des indicateurs**, face à **des résultats** avancés par la maîtrise d'ouvrage parfois contre-intuitifs, le public a demandé des clarifications. Le bilan carbone moindre pour les 35 km d'aménagement du scénario 2 que pour les 7 km du scénario 3 a suscité des questionnements, au même titre que le bilan carbone nul ou que la VAN (valeur actuelle nette) du scénario 1.

Les méthodes de calcul et les données d'entrées ont aussi demandé à être précisés. Par exemple sur le bilan carbone, intègre-t-il les embouteillages actuels ? Intègre-t-il le changement de destination des sols avec l'artificialisation du terre-plein central ?

Pour conclure ce paragraphe, nous notons qu'au-delà de l'exigence de transparence sur les données et des indicateurs, c'est parfois aussi leur pertinence qui est remis en question pour analyser le projet et se positionner sur les scénarios.

L'opportunité du projet

Comprendre si le projet a un intérêt pour le territoire et ses habitants est une étape essentielle pour la maîtrise d'ouvrage et pour la CNDP.

Nous l'avons dit dans les constats, les enjeux de fluidité et de sécurité annoncés par la maîtrise d'ouvrage font écho aux retours des participant.es. Pour autant, l'opportunité du projet fait débat.

Certain.es appellent effectivement à une mise en 2x3 voies au plus vite pour résoudre les problèmes de sécurité et de fluidité, et harmoniser ce tronçon qui sur sa partie sud est déjà à 3 voies dans chaque sens de circulation et se raccorde au nord sur une rocade récemment mise en 2x3 voies.

Le périmètre questionne, qui a demandé d'intégrer l'A660 dans le périmètre de projet ? Alors que des travaux de 53 millions d'euro ont récemment été financés par les collectivités pour l'aménagement de deux échangeurs sur l'axe, que l'A660 n'est pas concernée par le passage en 2x3 voies, que la volonté politique est aujourd'hui de créer un « *boulevard paysager* » depuis La Hume pour arriver sur le Bassin d'Arcachon, la mise en place du péage apparaît comme une nouvelle contrainte financière, sans contrepartie. L'argument de mise aux normes environnementales n'est que peu entendu. Certain.es y voient l'occasion d'équilibrer la concession et le risque de couper ce territoire de vie en deux.

Le choix de la route plutôt que celui du ferroviaire interroge également l'intérêt du projet.

« Mettre les camions sur les trains à la frontière espagnole, c'est aussi directement diminuer le trafic sur la rocade de Bordeaux complètement saturée et donc fluidifier aussi d'autres réseaux que l'A63. C'est améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie de tous les habitants qui sont le long de ces axes. Ce sera long bien sûr mais la concertation de l'A63 concerne des travaux en livraison pour 2033 !! C'est dans 10 ans. En 10 ans de développement sur le ferroutage nous avons le temps de faire beaucoup de choses ! »

Contribution en ligne

« Si le coût du péage des camions était bien plus cher, ou tout simplement si la circulation des camions traversant la France (donc hors transport régional) était interdite par voie routière, le ferroutage serait alors économiquement plus viable. »

« La Suisse a su aménager son territoire, alors que techniquement il était bien plus compliqué de le faire que dans les plaines françaises. Cela représente 72,4 % du trafic transalpin, contre 25,3 % en Autriche et seulement 11,9 % en France. »⁴,

Contributions reçues par mail

Le gain de temps de parcours et sa fiabilité sont appréciés par certain.es mais les minutes sont tout de même jugées, par d'autres voire par les mêmes, chères à gagner quel que soit le scénario de financement choisi. Certain.es précisent que ces mêmes minutes sont d'autant plus aléatoires qu'on pourra peut-être les perdre avec les difficultés de paiement sur des bornes ou sur une application numérique, et qu'en 2033-2034 le trafic en constante évolution saturera peut-être déjà la 3^{ème} voie.

Enfin, les récents aménagements de la rocade ne sont pas de nature à rassurer selon certain.es participant.es.

« Je constate que la mise en 2x3 voies de la rocade n'a pas amélioré la fluidité du trafic. Après des années de travaux qui nous ont lourdement pénalisés dans nos déplacements, les embouteillages au quotidien n'ont pas disparu, on ne peut pas parler d'amélioration du temps de trajet... au contraire. »

Contribution en ligne

⁴ https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/05/01/fret-la-suisse-pratique-le-ferroutage-a-grande-echelle_6124356_3234.html

« Le paradigme de Zahavi est implacable : on sait depuis plus de 50 ans, que construire des nouvelles routes ou élargir des routes ne permet pas de résorber les bouchons, bien au contraire cela résulte en un étalement et une déstructuration des agglomérations toujours plus grande qui exclut tout autre mode de transport que la voiture et rend de fait les habitants complètement dépendants de la voiture. »

Contribution en ligne

L'arrivée sur la rocade bordelaise, dont la mise en 2x3 voies s'achève au moment de la concertation et dont les embouteillages demeurent est également soulignée. Certain.es parlent d'un non-sens d'arriver plus vite sur une rocade bouchée, un « *goulot d'étranglement* », bientôt contraint par la zone à faible émission (ZFE), et avec une 3^{ème} voie qui va créer un appel d'air et toujours plus de trafic.

« L'ajout d'une voie vers Bordeaux ne permettra pas de faire gagner du temps aux usagers [...] le temps au final sera le même car on arrivera sur l'entonnoir bouchonné de la rocade et il y aura juste au final un bouchon plus long en fin d'A63 vers la rocade. »

Contribution en ligne

« J'imagine que vous connaissez le paradoxe de Braess, théorie mathématique applicable aux réseaux routiers [...] Cette théorie et des constatations réelles en rapport avec cette théorie démontrent que l'ajout d'une voie pour fluidifier le trafic est contre-productif et va au final créer plus de bouchons. La cause en bref : les usagers cherchent toujours l'itinéraire qui va le plus vite (de manière égoïste). Si on rajoute une voie, alors il y aura encore plus de gens qui vont la prendre car cela permet d'aller plus vite et au final il n'y aura pas seulement autant de bouchons mais plus car on va congestionner d'autres points de circulations (par exemple la rocade). »

Contribution reçue par mail

Au regard de ces deux derniers arguments, **l'équilibre coût / bénéfice apparaît comme un critère d'analyse** utile pour étudier chaque scénario.

L'usage de cette 3^{ème} voie pour le covoiturage met en lumière plusieurs points de vue. Certain.es doutent de l'intérêt d'une voie dédiée aux covoiturages qui pourrait être sous-utilisée, qui pourrait limiter la fluidité annoncée et demandent des précisions sur les possibilités de contrôle. Les étudiants en logistique et transport quant à eux interrogent sur le différentiel de vitesses entre les voies et son potentiel danger si la voie de covoiturage est plus fluide. Face à celles et ceux qui doutent de l'essor du covoiturage, d'autres « pratiquants » voient cet aménagement d'un bon œil et demandent plutôt de plus développer les applications de covoiturage afin d'augmenter sa pratique.

La destination du projet et l'affectation des dépenses publiques s'invitent également dans le débat. Pour qui est pensé ce projet ? Propose-t-on un aménagement routier pour les poids lourds plutôt que de penser le transport de marchandises sur rail ? Le scénario 2 par mise en concession sert-il des intérêts privés et financiers ?

« On va continuer non seulement à financer, nous, le lobby international des transporteurs, mais en plus on va financer l'extorsion de fonds qui est aujourd'hui pratiquée par les sociétés autoroutières »

Intervention d'un élu local lors de la 1^{ère} réunion publique de Biganos le 31 janvier 2023

« La transparence doit être faite, comme il se doit avec de l'argent public et une mise en concession du domaine public. Il y a eu un débat parlementaire en décembre 2022 sur les concessions d'autoroute et on ne peut pas dire qu'il soit en faveur de ce que l'Etat a laissé aux concessionnaires depuis des années. Alors je ne comprends pas, pourquoi continuer ? Pourquoi ne pas tirer des leçons du passé ? Pourquoi continuer sauf si c'est pour engranger des recettes fiscales supplémentaires ? »

Contribution en ligne

La temporalité du projet questionne autant que sa capacité à résoudre les problèmes pourtant partagés sur le territoire.

« Les problèmes réels à résoudre dans les 10 ans qui viennent (et pas après 10 ans) concernent la fluidité du trafic et bien sûr la diminution rapide des émissions de CO₂ et autres pollutions de l'eau et de l'air. »

Contribution en ligne

Les impacts sociaux et territoriaux du projet, directement en lien avec le point précédent, animent les contributions. Si le péage est présenté comme peu coûteux par la maîtrise d'ouvrage à 4 centimes du kilomètre, soit sur les 35 km du scénario 2, 1€40 à ajouter aux 7€ (environ) consacrés aux frais de carburant, certains usagers ont fait le calcul pour un particulier qui fait un aller-retour 5 jours par semaine toutes les semaines, c'est plus de 700€ de charges supplémentaires sur l'année. Avec la hausse des prix de l'énergie, dans un contexte de forte inflation, avec des prix de l'immobilier sur la métropole trop importants pour certains foyers, la proposition de péage est vécue comme une menace sur le pouvoir d'achat avec un risque de fracture sociale et territoriale.

Un report de trafic important s'annonce, des usagers prévoient de ne pas utiliser cette 3^{ème} voie et d'emprunter les routes secondaires pour éviter de payer le péage. Dès lors, un tel phénomène remet en question les effets du projet.

« Je me souviens parfaitement de la mise en concession de l'A10 sur sa partie plus au sud. L'impact du report de la circulation des véhicules légers et des poids lourds sur des voies secondaires non adaptées a été fort, des villages ont été asphyxiés par cette situation. Le projet présenté est à ce jour très taisant sur ce point, quelle est la proportion de ces véhicules légers et des poids lourds qui risque de se reporter sur les voies secondaires et en particulier pour ma part sur le D1010. Depuis l'arrivée de WAZE, le report sur les voies secondaires s'est fortement accentué. La mise en concession viendra amplifier ce phénomène. »

Contribution en ligne

L'aménagement actuel du territoire avec une concentration des emplois autour de Bordeaux et un éloignement des lieux d'habitation tend à justifier l'intérêt du projet. Certain.es le réinterrogent donc sur cet aspect-là, il pourrait être choisi de développer l'emploi local pour réduire les déplacements pendulaires.

Les impacts environnementaux du projet, ont également émergé des espaces de contribution. L'élargissement d'une autoroute est assimilé à un projet d'un « autre temps » dont l'échéance à 2033-2034 est trop lointaine dans le monde incertain que le changement climatique annonce.

Ces derniers points sont plus largement détaillés dans les parties suivantes.

Les enjeux environnementaux

Avec une étude environnementale datant de 2012 et quelques éléments portés au dossier de concertation, l'analyse environnementale est jugée par certain.es participant.es **trop succincte pour mesurer précisément les impacts du projet**, et prendre une décision éclairée sur l'opportunité du projet au regard des enjeux environnementaux actuels et futurs.

Différents sujets sont versés au débat, autant sur l'infrastructure elle-même que sur les transports qu'elle assure : les émissions de gaz à effet de serre, de la construction à l'utilisation en passant par l'entretien, l'artificialisation des sols, la protection des milieux et des espèces, les pollutions liées.

Le bilan carbone, comme développé dans le paragraphe sur les données, est questionné voire incompris. D'une part, il est difficilement entendable pour certain.es que le scénario 3 soit plus émetteur que le scénario 2. D'autre part, la mise en 2x3 voies est questionnée sur sa compatibilité avec les engagements de neutralité carbone.

L'artificialisation du terre-plein central est présentée comme ayant peu d'impact environnemental, « les 35 ha du scénario 2 représentent pourtant 43 stades de foot » alerte un.e participant.e. La demande est donc de considérer cet espace encadré par 2x2 voies d'autoroute comme une **zone de**

biodiversité. Après un été marqué par la canicule et les incendies dans la région, l'imperméabilisation de cette surface, avec ses effets sur la nappe phréatique, sur la faune locale notamment les insectes, sur la flore locale, sur le microclimat, la réduction de l'évapotranspiration, la modification de l'albedo des sols, ou encore la création d'îlot de chaleur, est à mesurer précisément pour comparer les scénarios entre eux comme pour préciser, si la 3^{ème} voie est réalisée, les **compensations environnementales** nécessaires et la compatibilité avec les politiques de **zéro artificialisation nette** (ZAN).

En dézoomant du terre-plein central, certain.es contributeur.rices interrogent les effets de l'autoroute sur la **qualité de l'air**, avec les pollutions atmosphériques aux microparticules notamment liés à l'usure de pneus, sur la **qualité de l'environnement sonore**, avec les pollutions sonores liées au trafic, ou encore sur la **qualité des milieux naturels**, avec les pollutions de l'eau. En lien avec ces sujets, les participant.es attendent des précisions sur les matériaux utilisés pour la 3^{ème} voie, des bitumes absorbants ou autodrainants, leurs avantages, leurs inconvénients, leur coût, leur entretien...

Enfin, pour poursuivre le zoom arrière, comme mentionné dans le paragraphe sur l'opportunité du projet, un nouvel aménagement pour favoriser transports individuels et transports de marchandises par la route soulèvent des interrogations dans le **contexte actuel de changement climatique**. La future zone à faible émission (ZFE) de la métropole bordelaise annonce une transition des modes de déplacement vers un parc électrique, dont certain.es doutent déjà, notamment sur la capacité d'approvisionnement en électricité. Quant au transit de poids lourds, il appelle pour les un.es à une **demande de développement du fret ferroviaire et maritime**, et pour d'autres à des **changements des modes de consommation**.

« Au bout d'un moment, je me dis qu'on est dans une urgence climatique grave, on a des chantiers énormes. Passer à trois voies alors qu'on ne sait même pas ce qui va se passer dans le monde... »

Intervention lors de l'atelier environnement du Barp le 7 mars 2023

« La rocade de Bordeaux est dans les études de pollution de métropole la zone la plus critique, cet élargissement va encourager encore plus de trafic sur cet axe alors que l'on vient pénaliser tout le monde et en particulier les plus pauvres avec une ZFE qui ne va pas régler la source principale de pollution au NOx. »

« 15 ans après le Grenelle de l'Environnement, 8 ans après l'Accord de Paris sur le climat sur le réchauffement climatique, 3 ans après les propositions émises par la Convention citoyenne pour le climat, l'Etat poursuit sa politique du « monde d'avant » comme s'il n'avait pas pris d'engagements sur ces textes ! Est-ce que l'Etat va enfin reprendre son rôle de prescripteur et de bâtisseur des infrastructures de transports qui répondent aux besoins des habitants de Gironde et de la région, aux exigences fixées dans ces différents engagements. Pourquoi les solutions alternatives telles que le ferroutage, le fret maritime ne sont-ils pas mis à un même niveau d'études, d'analyses, que la solution autoroutière ? »

Contributions en ligne

Les enjeux socio-économiques

En parallèle des préoccupations environnementales portées dans le débat, **le besoin pour la voiture individuelle**, attachement ou dépendance selon les points de vue, s'est exprimé largement durant la concertation, avec la volonté d'harmoniser ce tronçon isolé en 2x2 voies et d'assurer la continuité de l'itinéraire.

Ce besoin se traduit dans les contributions en faveur de l'élargissement, et c'est le péage avec la mise en concession qui divise. Des habitants manifestent leur crainte de devoir supporter une charge supplémentaire avec le péage en plus d'un éloignement subi de la métropole bordelaise à cause des prix de l'immobilier, de coûts de transports qui pèsent déjà sur leur budget, d'une inflation en hausse et d'un pouvoir d'achat en baisse. L'obligation de *« payer pour aller travailler »*, *« payer pour aller se faire soigner »*, *« payer pour les loisirs »* renforce le sentiment d'inégalité sociale et territoriale, auquel s'ajoute la fracture numérique. En conséquence, certain.es **demandent la gratuité** pour les véhicules légers ou du moins pour les locaux ou encore a minima des tarifs préférentiels, quand d'autres préviennent dès à présent qu'ils ne prendront plus l'autoroute si elle devenait payante.

La concession, si elle reste acceptée par une partie des personnes, connaît aussi son lot de questionnements et d'oppositions. Vécue comme **la privatisation d'une route aujourd'hui publique**, ou plus précisément comme la privatisation de 2x2 voies construites sur fonds publics pour financer la 3^{ème}, les « (super)profits » des entreprises concessionnaires sont dénoncés, les retombées économiques pour l'Etat demandent aussi d'être rendus publics, voire directement fléchés vers les collectivités territoriales pour répondre à la question récurrente : on sait combien ça coûte, **mais combien ça rapporte ?**

« Nous savons tous que donner une concession à une société privée signifie payer 2 fois. Une fois pour la construction avec nos impôts et une deuxième fois avec un péage. Les routes sont un bien commun qui ne doit pas servir à enrichir des actionnaires. »

Contribution en ligne

D'autres questionnements s'y ajoutent : sur **la stabilité du prix du péage** actuellement annoncé à 4 centimes du km pour les véhicules légers, ou encore sur l'issue en cas de flop ou de déficit de la concession, et **qui paiera en cas d'échec**.

Dans le même temps, du côté de la « défense » du modèle par concession, on compte l'argument **des emplois générés sur le territoire** par ces mêmes concessionnaires pour aménager et gérer l'infrastructure.

Dans ces débats sur le péage et la mise en concession, des arguments s'expriment pour **l'attachement au service public**, de la reconnaissance du rôle régalien de l'Etat afin d'assurer la gestion et l'entretien des routes, de permettre la circulation des biens et des personnes sur tout le territoire.

Cette notion de service public croise alors la question **qui doit payer, l'usager ou le contribuable ?** Dans un cas, le prix est fixe et uniquement pour ceux qui utilisent l'infrastructure, dans l'autre il s'agit d'un impôt fonction en partie des revenus de chacun pour l'ensemble des habitants d'un territoire.

Enfin, entre service public et lobby privé, on retrouve **des accusations de corruption** de l'administration et des élu.es.

« Je suis formellement opposé à la mise en concession d'une partie de ces axes. Les sociétés d'autoroute réalisent des profits scandaleux sur le dos des usagers qui n'y trouvent aucun bénéfice et la concession de l'exploitation n'est qu'une affaire de copinage réalisée par des politiciens corrompus. [...] STOP A LA PRIVATISATION A OUTRANCE ! STOP A LA CORRUPTION DES RESPONSABLES POLITIQUES ! STOP AUX MENSONGES ! »

Contribution en ligne

L'aménagement du territoire

Dès la première réunion publique, certain.es et notamment des élu.es locaux, ont parlé d'un « *nouvel octroi* » pour accéder à Bordeaux. Derrière cette expression, est exposée l'opposition au péage, mais plus globalement, la **critique du modèle d'aménagement du territoire** tourné vers une métropole unique.

Les prix du foncier sur la métropole, devenus inaccessibles pour certains foyers, l'autorisation de l'étalement urbain en (grande) périphérie, le contexte économique actuel, et maintenant ce projet d'autoroute payante pour un de ses scénarios met à mal l'**équité territoriale selon certain.es participant.es** en coupant l'espace de vie du bassin d'Arcachon en deux, tout en limitant l'accès à Bordeaux. Renforcé par un **sentiment d'inégalité de traitement** par rapport aux autres pénétrantes aujourd'hui gratuite aux abords de la métropole (A10, A62, A89...). Certain.es participant.es demandent a minima la gratuité aux abords de la métropole, voire la gratuité comme dans d'autres régions comme la Bretagne.

Si le choix est fait d'une mise en concession, les collectivités et leurs habitants s'inquiètent des effets du **report de trafic**, autant en termes de qualité de vie, de sécurité que d'entretien des voiries secondaires. Quel sera l'avenir pour les centres-villes apaisés récemment aménagés dans les villes traversées par les nationales, itinéraires secondaires A63/A660 ? Et **qui paiera les (sur)coûts d'entretien ?**

En écho à l'affectation de ces coûts, les collectivités interrogent également l'Etat pour savoir qui va porter les surfaces artificialisées sur le terre-plein central, si la 3^{ème} voie est aménagée, alors que les collectivités sont soumises aux politiques récentes de zéro artificialisation nette (ZAN).

En lien avec ces mêmes politiques, la création de nouvelles zones d'activités en milieu rural n'est plus à l'ordre du jour. Le rapprochement des bassins de vie des bassins d'emplois avec le développement d'emplois locaux pour limiter les déplacements pendulaires est pourtant perçu par certains.es comme une alternative à ce projet de 3^{ème} voie.

Enfin, plus globalement, ce sont les **politiques démographiques qui sont interrogées**, peut-on mieux planifier voire raisonner l'accroissement de la population depuis le territoire bordelais jusqu'au bassin d'Arcachon ?

Les alternatives au projet

Les scénarios soumis à la concertation proposent pour deux d'entre eux des solutions à horizon 2033-2034. Sans attendre ces délais-là, un scénario pour aujourd'hui s'est dessiné au fil des échanges d'amélioration de l'existant. D'autres scénarios ont également émergé, présentés en suivant, directement corrélés aux points à étudier par la maîtrise d'ouvrage à l'issue de ces trois mois de concertation, qui dépassent la question d'un aménagement routier local mais questionne plus globalement les mobilités, le transport de marchandises et l'aménagement du territoire.

Un scénario 0 « aujourd'hui », pour améliorer l'existant et notamment la sécurité sur l'A63 : contrôle du code de la route sur les vitesses, distances de sécurité, dépassements, notamment pour s'assurer que les poids lourds restent sur la voie de droite et ne dépassent pas quand ils n'en ont pas le droit, vitesse régulée et réduite sur l'ensemble de l'axe associée à des contrôles, verbalisation des stationnements de poids lourds sur la bande d'arrêt d'urgence, des politiques incitatives pour le télétravail comme pour le co-voiturage.

Un scénario 0bis, pour répartir les poids lourds sur les différents axes autoroutiers de la région, notamment en redirigeant certains vers l'A65.

Scénario 1bis, sans création d'une 3^{ème} voie, avec uniquement la mise aux normes environnementales et mesures acoustiques de l'axe, dont les contours sont à préciser.

Scénario 1ter, sans création d'une 3^{ème} voie, avec l'allongement des voies d'insertion et de sortie sur certains points.

Scénario 1 « ferré », sans création d'une 3^{ème} voie, en investissant les 54 millions d'€ prévus pour le scénario 3 dans les transports ferroviaires de voyageurs et de marchandises.

Scénario 2bis, avec une gratuité aux abords de Bordeaux depuis la sortie 22, par égalité de traitement avec les autres pénétrantes de la métropole (A10, A62, A89) dont les premiers péages sont à cette distance

Scénario 2ter, 35 km d'aménagement progressifs, à l'image de l'aménagement de la rocade bordelaise, financés sur crédits publics.

Scénario 2quater, une 3^{ème} voie uniquement dans le sens Bordeaux-Bayonne.

Scénario 2 « poids lourds », avec une 3^{ème} voie dédiée aux poids lourds sur route ou sur rail, sur le terre-plein central, associés à des zones de stockage et des modalités de régulation du trafic.

Scénario 3bis, mise en 2x3 voies de la rocade jusqu'à l'échangeur 21 et l'embranchement de l'A660, 24 km d'aménagement financés sur crédits publics.

Scénario 4, avec une mise à 2x4 voies toujours sur le terre-plein central pour séparer les flux locaux/transit et véhicules lents/véhicules rapides.

3-2 Retour de la maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage a tout au long du processus répondu aux interpellations des participant.es, pendant les rencontres comme sur le registre en ligne. Les éléments ci-dessous présentent succinctement ces réponses.

« Demande de 2x3 totale sur crédits publics :

Sans avoir recours à une concession pour l'aménagement à 2x3 voies, l'investissement total serait sensiblement identique et intégralement apporté par les acteurs publics à travers des financements annuels. Le planning de l'opération serait impacté de plusieurs années du fait des contraintes budgétaires annuelles. En effet, la réalisation de cette section intégralement à 2x3 voies sur crédits publics n'est pas compatible avec la trajectoire des crédits pouvant raisonnablement être mis en place par l'Etat. En outre un financement sur crédits publics implique nécessairement un cofinancement des collectivités territoriales. C'est pour tenir compte de la rareté de ces crédits publics que le scénario 3, plus réaliste, a été construit.

Demande de faire payer les poids lourds :

Le fait de faire payer uniquement les camions n'est pas envisageable dans le cadre d'une concession car c'est contraire à l'égalité des usagers devant le péage. Toutefois, dans le scénario 2, afin que les poids lourds qui occupent plus d'espace et « usent » plus l'infrastructure, participent en proportion, le rapport « montant du péage poids lourds » / « montant du péage véhicules légers » a été porté au maximum de ce qu'il est possible de proposer. Une fiche « péage » précisant ces éléments sera mise en ligne durant la concertation.

Remarques évoquant les reports sur les voiries locales :

En ce qui concerne le trafic sur l'axe et les reports sur les voiries secondaires parallèles, les éléments sont disponibles en pages 68 et 69 du dossier de concertation.

Remarques évoquant le fer / ferroutage :

Les perspectives en termes de fret ferroviaire et de ferroutage sont présentées en pages 40 et 41 du dossier de concertation.

Remarques sur le report sur les voiries locales et sécurité et poids lourds sur les voiries locales :

Si le scénario 2 était retenu, des interdictions poids lourds en transit pourraient être mises en place sur le réseau secondaire concerné. Les chiffres du report de trafic à horizon 2030 en fonction des différents scénarios proposés sont disponibles en pages 68 et 69 du dossier de concertation.

Remarques sur le prix du péage pour le domicile – travail :

Les concessionnaires proposent habituellement des modalités d'abonnement permettant de diminuer l'impact financier du péage pour les usagers quotidiens, des tarifs préférentiels étant possibles en fonction de la fréquence des trajets. Si le scénario 2 était mis en œuvre, de tels abonnements pourraient être mis en place, avec le soutien éventuel des collectivités qui auraient, si elles le souhaitent, la possibilité de les financer. Une fiche « péage » précisant ces éléments sera mise en ligne durant la concertation.

Remarques sur l'éco-taxe :

L'éco-taxe poids lourds dont la mise en place a un temps été envisagée, puis abandonnée, n'est plus à l'ordre du jour.

Remarques sur les modalités de perception du péage / sur une 4^e barrière de péage pleine voie depuis Bayonne :

Dans le scénario 2, il n'y a pas de mise en place d'une barrière de péage supplémentaire, la perception du péage étant prévue en « free flow », c'est à dire sans arrêt au moyen de portiques placés entre chacun des échangeurs.

Remarques sur le grand contournement de Bordeaux :

Ce projet a été abandonné en 2008. Son impact environnemental et son coût le rendent aujourd'hui encore plus difficilement envisageable.

Remarques sur interdictions des poids lourds aux heures de pointe :

Des réflexions récurrentes sont menées sur l'interdiction des poids lourds en transit au droit de l'agglomération. Ce sujet est complexe car il implique des questions juridiques (impossibilité d'entraver la circulation sur un itinéraire de transit international, impossibilité de discriminer les poids lourds en transit par rapport aux autres...) et techniques (où stocker les poids lourds pendant les interdictions, comment faire respecter ces interdictions, comment remettre les poids lourds dans la circulation sans risquer un « mur de camions »). Une telle interdiction n'est pas envisageable à ce jour.

Remarques sur le nombre de poids lourds / mur de poids lourds :

La congestion n'est pas due aux seuls poids lourds, en effet, sur la section au nord de la bifurcation avec A660, les poids lourds représentent en moyenne environ 18 % du trafic, le reste étant des véhicules légers, en particulier des usagers faisant du domicile-travail aux heures de pointe.

Remarques sur la gratuité pour les locaux :

La gratuité pour certains usagers au motif de leur lieu de résidence / origine géographique n'est pas possible car elle est contraire à l'égalité des usagers devant le péage. En revanche, des abonnements pourraient être mis en place, avec le soutien éventuel des collectivités qui auraient, si elles le souhaitent, la possibilité de les financer. Une fiche « péage » précisant ces éléments sera mise en ligne durant la concertation.

Remarques sur l'adossement, l'augmentation du péage sur Atlandes :

L'adossement (par augmentation des péages existants et / ou allongement d'une concession existante en échange de la construction, l'entretien et l'exploitation d'une section supplémentaire) a été utilisé jusqu'aux années 2000 pour étendre le réseau. Aujourd'hui et dans le cas de l'A63, l'adossement à la concession d'Atlandes est impossible car contraire au droit de la concurrence. Une fiche « péage » précisant ces éléments sera mise en ligne durant la concertation.

Remarques sur l'intégration du télétravail dans les données de trafic :

Nous vous invitons à aller lire les pages du dossier de concertation qui concernent les thématiques que vous abordez, ainsi que les documents en ligne, en lien notamment avec le télétravail. Les études disponibles à ce jour tendent à montrer qu'une absence d'aménagement ne permet pas d'absorber la demande de mobilité.

Remarques sur les protections acoustiques / bruit le long de l'A63 :

Les scénarios 2 et 3 prévoient 5 km d'écrans acoustiques et 3 km de merlons (cf. pages 52 et 61 du dossier de concertation) afin de protéger les riverains des nuisances générées par l'axe.

Remarques sur les « super profits » des concessionnaires :

Dans les nouvelles concessions, qui sont en outre attribuées après une procédure de mise en concurrence, des clauses de partage des éventuels trop perçus par rapports aux prévisions faites au moment de la passation du contrat sont prévues.

Remarques modulations tarifaires :

Des modulations tarifaires du péage en fonction des horaires ne sont pas à exclure au moment de l'appel d'offres de concession.

Remarques sur la congestion, le gain de temps minime :

La mise à 2x3 voies permettrait de circuler sans congestion à toute heure et donc de fiabiliser les temps de parcours. Une fiche « trafic » précisant ces éléments est en ligne sur le site de la concertation.

Remarques concernant la congestion sur la rocade :

Le projet de mise à 2x3 voies de l'A63 permet de fluidifier le trafic, de fiabiliser les temps de parcours et de sécuriser l'A63, il n'a pas vocation à résoudre les problèmes d'écoulement du trafic sur la rocade de Bordeaux. Pour votre parfaite information, les travaux de mise à 2x3 voies de la rocade sont en cours d'achèvement, ils permettront un meilleur écoulement du trafic sur cet axe.

Remarques concernant le covoiturage :

Les scénarios 2 et 3 prévoient l'aménagement d'une voie réservée aux véhicules à fort taux d'occupation aux heures de pointe et l'aménagement de parkings de covoiturage.

Remarques concernant les nuisances environnementales :

L'aménagement de l'A63 et de l'A660 pourrait améliorer l'intégration environnementale, avec la mise en adéquation du réseau d'assainissement, l'amélioration des conduites écologiques et le renforcement de l'intégration paysagère. L'élargissement étant réalisé par l'intérieur, la consommation et les effets sur les espaces naturels seraient limités.

Remarques concernant le bilan carbone, les gaz à effet de serre :

En ce qui concerne le bilan carbone et les gaz à effet de serre, des fiches thématiques « bilan carbone » et « bilan gaz à effet de serre-Fiche simplifiée » sont en ligne sur le site de la concertation.

L'équipe-projet de la DREAL Nouvelle Aquitaine »

Il est important de préciser que si certaines demandes sont de l'ordre de la clarification, d'autres contestent les données avancées par l'Etat, les réponses apportées n'ont donc pas toujours permis de lever les doutes des contributeur.rices, ni de les convaincre. Prenons l'exemple du principe de l'égalité devant le péage empêchant de faire payer uniquement les usagers en transit et pas les locaux, il n'est pas entendu par certain.es participant.es qui demandent une évolution juridique de ce principe. Les garantes demandent à la maîtrise d'ouvrage dans la partie suivante de développer plus précisément ces réponses, de mener des études complémentaires le cas échéant voire de prendre en compte ces éléments dans les décisions qui seront prises par rapport au projet.

4- Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

La loi dit sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garants le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

4-1 Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

A l'issue de ces trois mois d'échange, dans un premier temps, il apparaît le besoin de préciser sur les caractéristiques et les effets des trois scénarios proposés à la concertation.

1. Des précisions à apporter :
 - 1.1. sur chacun des scénarios : mises aux normes environnementales, localisation des protections acoustiques, matériaux utilisés, intégration de la politique de zéro artificialisation nette, intégration des politiques nationales visant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, mise en place de la voie de covoiturage, durée de chantier, dévalorisation potentielle des biens immobiliers...
 - 1.2. sur les effets de chaque scénario en termes de report notamment sur les voies secondaires, départementales et communales, et de financements complémentaires pour assurer la préservation des villes et villages traversés,
 - 1.3. sur les coûts / bénéfices de chaque scénario, notamment sur combien le péage pourrait rapporter au futur concessionnaire et à l'Etat et sur le montant que le concessionnaire devrait reverser à l'Etat pour reprise de l'infrastructure existante.

Dans un second temps, en corrélation directe avec les scénarios alternatifs identifiés plus haut, des études complémentaires, des pistes de solution, des évolutions juridiques, des pistes de financements sont à approfondir par l'Etat. Notons dès à présent que le temps de ces études est à anticiper avant toute décision publique, et qu'en fonction des thématiques à approfondir, il sera parfois nécessaire de travailler avec d'autres services que le service routier de la DREAL Nouvelle Aquitaine en charge du projet.

2. Des études complémentaires à mener :
 - 2.1. Des études de flux dynamique et pas uniquement statique pour simuler le trafic à venir.
 - 2.2. Des études plus précises sur les besoins des usagers, en lien notamment avec les entreprises employeuses du territoire, et sur les solutions possibles, par exemple avec la mise en place d'un service spécifique navette/bus électrique mutualisé entre entreprises.
 - 2.3. Des études plus précises sur les reports et les aides possibles aux communes alentour pour les coûts et dommages du report (entretien des routes, nuisances...).
 - 2.4. Des études complémentaires sur l'aménagement des routes secondaires, départementales et communales, en fonction des évolutions de trafic annoncées.
 - 2.5. Des études environnementales plus détaillées avant de décider de la poursuite du projet et non pas après au moment de l'étude d'impact quand le projet sera décidé, portant sur les émissions de gaz à effet de serre (données intégrées au bilan carbone : congestion, artificialisation...), les impacts sur les milieux naturels (eau, sol, faune, flore, température...) et le milieu humain (bruit, santé...).
 - 2.6. Des études sur le transport de marchandises par voie routière, pour répartir les flux sur les autres axes autoroutiers internationaux, avec l'aménagement de zones de stockage pour réguler le trafic des poids lourds, voire limiter leur plage horaire de circulation.

3. Des pistes de solutions techniques à étudier :
 - 3.1. Les effets d'une vitesse régulée sur l'ensemble de l'axe sur la fluidité et les différents facteurs environnementaux.
 - 3.2. Une voie centrale dédiée aux poids lourds en transit sur route.
 - 3.3. Une voie centrale dédiée aux poids lourds en transit sur rail.
 - 3.4. La séparation des circulations locales et des circulations de transit.
 - 3.5. Un tarif de péage modulé en fonction des horaires, moins cher aux heures de pointe.
 - 3.6. Le retrait de l'A660 du périmètre du péage, comme le Préfet l'a proposé dans ses prises de parole publique mi-avril 2023, ou des péages positionnés pour faire payer uniquement les véhicules en transit (entre l'échangeur de Salles et l'embranchement de l'A660).
 - 3.7. Un aménagement routier associé à l'installation de panneaux photovoltaïques.

4. Des évolutions juridiques à envisager :
 - 4.1. Un péage public limité dans le temps, jusqu'au remboursement des travaux par les utilisateurs.
 - 4.2. Un péage uniquement pour les véhicules en transit associé à la gratuité pour les locaux, avec l'évolution du principe d'égalité devant le droit du péage.
 - 4.3. Un péage uniquement pour les poids lourds, par exemple sur la voie de droite, avec les deux autres voies libres et gratuites pour les véhicules légers.
 - 4.4. Un péage uniquement pour les professionnels de la route.
 - 4.5. Un péage uniquement pour les personnes seules dans leur véhicule pour décourager l'autosolisme.
 - 4.6. Une analyse du fonctionnement du péage de l'île de Ré, effectivement gratuit pour les résidents.
 - 4.7. Un adossement à la concession en cours au Sud de Salles, à l'image de l'adossement récent du contournement Ouest de Montpellier.
 - 4.8. Une concession portée par des structures coopératives composées des usagers, des collectivités et de l'Etat.
 - 4.9. Une concession avec des portiques de comptage pour que l'Etat paye le concessionnaire en fonction du passage et finance ce coût par les impôts.

5. Des pistes de financement à explorer :
 - 5.1. Une taxation plus importante des concessionnaires actuels pour financer cet aménagement.
 - 5.2. La gratuité et l'aménagement des 35 km financés sur crédits publics grâce à des financements complémentaires : fonds européens, fonds verts, éco-taxe poids lourds, partenariat public/privé...
 - 5.3. Un retour sur « bonne fortune », dans le cas d'une concession, dont les profits seraient reversés aux collectivités locales et non à l'Etat.
 - 5.4. Des tarifs préférentiels et des abonnements en cas de péage à préciser et à garantir.

Enfin, si la concertation concerne un projet d'autoroute localisé en Gironde, son intérêt national et international a fait « déborder » les discussions et les contributions sur un débat plus large autour des transports des personnes et des marchandises. Il invite la maîtrise d'ouvrage, la DREAL localement, le ministère des transports rattaché aujourd'hui au ministère de la transition écologique, à penser ou repenser des projets structurants pour l'ensemble du territoire.

6. Des grands projets à (re)penser :
 - 6.1. Le grand contournement de Bordeaux, notamment par l'est, avec des barreaux routiers pour relier certaines autoroutes (par exemple A63-A65) et ainsi éviter certaines zones denses
 - 6.2. Du fret ferroviaire et du ferroutage plus ambitieux à l'échelle nationale, choix politiques forts attendus, associés à des financements conséquents.
 - 6.3. Du transport de marchandises par voie fluviale et maritime plus ambitieux.
 - 6.4. Des transports en commun, trains et bus, plus développés, moins chers, plus cadencés, plus maillés, plus fiables favorisant la multimodalité (vélo + train/bus), associés à l'augmentation des parkings aux abords des gares et à la réouverture des petites gares.
 - 6.5. Des aménagements pour le covoiturage, avec l'augmentation des parkings et une harmonisation de la 3^{ème} voie réservée aux véhicules à fort taux d'occupation, notamment sur la rocade.

- 6.6. Des pistes cyclables aménagées aux abords des zones d'emploi comme celle de Cestas, en traitant les intersections aujourd'hui dangereuses entre l'autoroute et les cheminements vélos/piétons, par exemple avec la création de tunnels.
- 6.7. Des autoroutes cyclistes.
- 6.8. Des nouvelles manières de travailler : incitations par les entreprises à plus de télétravail, services de navette/bus interentreprises...
- 6.9. Des nouvelles mobilités à tester ou à inventer, comme les taxis volants à hydrogène ou électrique.

Ce débat plus large, régional et national, sur les mobilités des personnes et sur les transports de marchandises qui en croise d'autres comme celui de la LGV, du RER Métropolitain ou encore de la ZFE de Bordeaux Métropole, et s'inscrit dans des politiques nationales de lutte contre le changement climatique porte sur les choix de société d'aujourd'hui pour imaginer le territoire de demain, rejoignant notamment les questions d'affectation de l'argent public dans un monde aujourd'hui en urgence climatique qui oblige à penser différemment.

4-2 Recommandations des garantes pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Compte-tenu du degré d'importance des précisions à apporter à cette concertation, les garantes, recommandent que **la réponse de la DREAL Nouvelle Aquitaine aux demandes de précisions et recommandations, publiée deux mois après ce bilan, fasse l'objet d'une première réunion publique de restitution**, avec notamment des informations sur les études engagées, leurs délais, leurs modalités de réalisation, ainsi que les modalités et l'échéance de prise de décision.

Elles demandent également que **ce temps d'études soit mené en associant les habitant.es et usager.es du territoire** : partage des données d'entrée, partage des critères d'analyse, partage du diagnostic... et que les résultats des études comme les évolutions du projet soient **présentés publiquement avant toute décision**.

Au moment de **la décision**, elles demandent qu'elle soit **présentée en deuxième réunion publique de reddition des comptes**, afin que la maîtrise d'ouvrage puisse préciser les arguments qu'elle a ou n'a pas pris en considération et qu'elle puisse justifier ses choix.

Plus globalement, elles préconisent d'organiser un **débat élargi sur les transports** de marchandises et de voyageurs **conjointement entre l'Etat, les collectivités territoriales, les habitant.es et les usager.es du territoire**, pour imaginer les mobilités et les territoires de demain.

Si **la décision est prise de poursuivre le projet**, il conviendrait de proposer **des modalités de concertation continue** jusqu'à l'enquête publique dans le respect des principes portées par la CNDP. Cette concertation continue est obligatoire, avec pour objectif de mettre en débat les éléments manquants pendant la concertation préalable (études ou autre) et de continuer à informer et à concerter le public tout au long de la vie du projet.

Si **la mise en concession** est décidée, au regard des contributions, les garantes préconisent que **l'élaboration du cahier des charges de la concession fasse l'objet d'un travail de concertation** avec les habitant.es et usager.es du territoire.

Les garantes demandent que **la plateforme en ligne reste active** avec tous les documents versés à la concertation, les contributions accompagnées de leur réponse, le présent bilan de la concertation, la réponse de la maîtrise d'ouvrage, socle pour démarrer la concertation continue, le cas échéant.

Au travers de l'ensemble de ces recommandations, les garantes demandent à la maîtrise d'ouvrage d'assurer **un droit de suivi** pour que les habitant.es et usager.es du territoire puissent observer les suites données à la concertation et continuer à participer à l'élaboration des décisions concernant ce projet, par nature inscrit dans un temps long.

Conclusion

Clément Beaune, ministre des Transports, a rappelé dans les médias : « qu'il avait "lancé dès le mois de janvier une revue de tous les projets autoroutiers", [...], le ministre a promis que le gouvernement allait communiquer sa "réponse sur tous les projets routiers (...) d'ici le début de l'été". Sept projets autoroutiers en cours sont concernés par ce réexamen, demandé "au regard des enjeux actuels : lutte contre l'artificialisation des sols, réduction des émissions de CO₂, mais aussi désenclavement des territoires." Par ailleurs, [...], il a indiqué que lors des prochaines négociations de contrats d'infrastructures entre l'État et les régions, qui vont s'ouvrir dans les prochains jours, "on va réduire la part de projets routiers, pour donner une priorité aux transports publics et aux transports ferroviaires" »⁵.

Cette récente annonce, comme celle du plan d'investissement massif sur le ferroviaire, croise les contributions entendues pendant la concertation sur l'opportunité du projet dans un monde instable, tant d'un point de vue économique, social qu'environnemental. La suite de cette concertation préalable, quel qu'en soit l'issue, se doit d'intégrer ces évolutions.

⁵ Clément Beaune promet une réponse sur les projets routiers « d'ici le début de l'été », article du Figaro, 24 avril 2023 : <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/clement-beaune-promet-une-reponse-sur-les-projets-routiers-d-ici-le-debut-de-l-ete-20230424>

Liste des annexes

Annexe 1 – Tableau des demandes de précisions et recommandations des garantes

Annexe 2 – Lettre de saisine du ministre des transports

Annexe 3 – Décision 1 organisant une concertation préalable et désignant Charline Diot-Labuset et Marion Thenet comme garantes

Annexe 4 – Décision 2 désignant Marion Juliot garante de la concertation préalable

Annexe 5 – Lettre de mission des garantes

Annexe 1 – Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants

**Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable**

Demande de précisions et/ ou recommandations JJ/MM/AAA	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1. Des précisions à apporter			
1.1. Sur chacun des scénarios : environnement, acoustiques, travaux, covoiturage...			
1.2. Sur les effets de chaque scénario en termes de report			
1.3. Sur les coûts / bénéfices de chaque scénario, notamment sur combien le péage pourrait rapporter			
2. Des études complémentaires à mener			
2.1. Des études de flux dynamique			
2.2. Des études sur les besoins des usagers			
2.3. Des études sur les reports et les aides possibles aux communes alentour pour les coûts et dommages			

2.4. Des études sur l'aménagement des routes secondaires, départementales et communales, en fonction des évolutions de trafic annoncées			
2.5. Des études environnementales avant la décision : émissions de gaz à effet de serre, impacts sur les milieux naturels et humains			
2.6. Des études sur le transport de marchandises par voie routière : répartition des flux, stockage, régulation			
3. Des pistes de solutions techniques à étudier			
3.1. Les effets d'une vitesse régulée sur l'ensemble de l'axe			
3.2. Une voie centrale dédiée aux poids lourds en transit sur route			
3.3. Une voie centrale dédiée aux poids lourds en transit sur rail			
3.4. La séparation des circulations locales et des circulations de transit			
3.5. Un tarif de péage modulé en fonction des horaires			
3.6. Le retrait de l'A660 du périmètre du péage			
3.7. Un aménagement routier associé à l'installation de panneaux photovoltaïques			
4. Des évolutions juridiques à envisager			
4.1. Un péage public limité dans le temps			
4.2. Un péage uniquement pour les véhicules en transit associé à la gratuité pour les locaux			
4.3. Un péage uniquement pour les poids lourds			
4.4. Un péage uniquement pour les professionnels de la route			
4.5. Un péage uniquement pour les personnes seules dans leur véhicule			
4.6. Une analyse du fonctionnement du péage de l'Ile de Ré, gratuit pour les résidents			
4.7. Un adossement à la concession en cours au Sud de Salles			
4.8. Une concession portée par des structures coopératives			

4.9. Une concession avec des portiques de comptage pour que l'Etat paye le concessionnaire			
5. Des pistes de financement à explorer			
5.1. Une taxation plus importante des concessionnaires actuels pour financer cet aménagement			
5.2. La gratuité et l'aménagement des 35 km financés sur crédits publics grâce à des financements complémentaires			
5.3. Un retour sur « bonne fortune » reversé aux collectivités locales et non à l'Etat.			
5.4. Des tarifs préférentiels et des abonnements en cas de péage			
6. Des grands projets à (re)penser			
6.1. Le grand contournement de Bordeaux et avec des barreaux routiers			
6.2. Du fret ferroviaire et du ferroutage plus ambitieux à l'échelle nationale			
6.3. Du transport de marchandises par voie fluviale et maritime plus ambitieux			
6.4. Des transports en commun, trains et bus, plus développés			
6.5. Des aménagements pour le covoiturage			
6.6. Des pistes cyclables aménagées			
6.7. Des autoroutes cyclistes			
6.8. Des nouvelles manières de travailler			
6.9. Des nouvelles mobilités à tester ou à inventer			

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.es			
1. Organiser une première réunion publique de restitution en septembre 2023, suite à la publication de la réponse de la DREAL Nouvelle Aquitaine aux demandes de précisions et aux recommandations des garantes			
2. Associer les habitant.es et usager.es du territoire aux études complémentaires			
3. Organiser une deuxième réunion publique de reddition des comptes après la décision de la maîtrise d'ouvrage			
4. Organiser un débat plus large sur les transports de marchandises et de voyageurs, conjointement avec l'Etat, les collectivités territoriales, les habitant.es et les usager.es du territoire,			
5. Si la décision est prise de poursuivre le projet, proposer des modalités de concertation continue jusqu'à l'enquête Publique			
6. Si la mise en concession est décidée, élaborer le cahier des charges de la concession en concertation avec les habitant.es et usager.es du territoire,			
7. Quel que soit la décision, laisser la plateforme active avec tous les documents et contributions accompagnées de leur réponse			
8. Quel que soit la décision, assurer un droit de suivi pour que les habitant.es et usager.es du territoire puissent suivre, contribuer à ce projet et observer les suites qui ont été données à la concertation			

Annexe 2 – Lettre de saisine du ministre des transports



Le Ministre

Paris, le 23 FEV. 2022

Réf : MT/2022-02/5745

Madame Chantal JOUANNO
Présidente de la Commission
nationale du débat public
244 Boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Chère

Madame la Présidente,

La région Nouvelle-Aquitaine bénéficie d'un réseau routier national performant permettant l'irrigation des centres d'emplois ainsi que le transit de marchandises, dans la direction de la péninsule ibérique comme des ports français de la façade atlantique. Dans ce maillage, l'autoroute A63 est une branche essentielle, drainant les échanges de la façade atlantique et reliant la France à l'Espagne.

Cependant, l'A63 est aujourd'hui déployée en deux sections hétérogènes. Alors que la section entre l'échangeur n°21, au niveau de la commune de Salles et l'Espagne est déjà aménagée à 2x3 voies dans le cadre d'une concession confiée à Atlandes en 2011, la section entre l'échangeur n°21 et la rocade bordelaise est encore configurée à 2x2 voies.

Cette section supporte pourtant un trafic très élevé de 35 000 à 70 000 véhicules par jour, mêlant trafic de transit international et national mais aussi local du fait des mouvements pendulaires générés par la métropole bordelaise et des échanges importants avec le bassin d'Arcachon.

Cette superposition des usages et des niveaux de trafics élevés entraîne une congestion très régulière et significative sur cette section de l'A63. En outre, une accidentologie particulièrement élevée est constatée, avec près de 200 accidents sur la période 2015-2020.

Dans ce contexte, des études d'opportunités réalisées en 2009 avaient conclu à la pertinence d'un élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A63 sur sa partie girondine. Face à la difficulté d'un financement sur fonds publics d'une telle opération, le secrétaire d'Etat chargé des transports a commandé en juin 2015 une étude de concessibilité. Celle-ci a conclu à la faisabilité d'une concession autonome.

L'aménagement à 2x3 voies de l'A63 est pertinent au regard des enjeux du territoire et de ses perspectives d'évolution. En effet, il permet de répondre aux trois principaux objectifs suivants définis en fonction des enjeux du territoire : optimiser le fonctionnement de l'itinéraire actuel, améliorer les conditions de circulation et de sécurité routière et garantir une meilleure intégration environnementale de l'infrastructure.

246 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS
Tél : 33(0)1 40 81 21 22
www.ecologie.gouv.fr

Le projet consiste à aménager à 2x3 voies l'A63 sur une longueur de 35 km entre l'échangeur 21 de Salles et la rocade bordelaise dans le cadre d'une mise à péage de l'axe via une concession autoroutière. Il intègre la possibilité de réalisation d'une voie à fort taux d'occupation. Au regard du coût prévisible de ce projet, estimé entre 283 et 289 millions d'euros HT, et compte-tenu de son caractère concédé, le maître d'ouvrage a souhaité saisir la Commission Nationale du Débat Public avant d'entamer la phase de consultation du public.

En l'absence de mise en œuvre de ce projet, le dossier présente également une solution d'aménagement alternative consistant en un élargissement à 2x3 voies de la seule section d'A63 entre la rocade bordelaise et l'échangeur n°25 de Cestas, sans mise en concession ni mise à péage de l'infrastructure.

Ainsi, conformément aux articles L.121-1 et suivant du Code de l'Environnement, vous trouverez ci-joint un dossier de saisine relatif au projet de mise à 2x3 voies de l'A63 en Gironde pour vous permettre de nous indiquer s'il y a lieu de mettre en œuvre, à ce stade, un débat public et, le cas échéant, selon quelles modalités.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.



Jean-Baptiste DJEBBARI

Annexe 3– Décision 1 organisant une concertation préalable et désignant Charline Diot-Labuset et Marion Thenet comme garantes



SÉANCE DU 2 MARS 2022

DECISION N°2022/38/ A63 SUD BORDEAUX / 1

PASSAGE A 2*3 VOIES A63 AU SUD DE BORDEAUX (33)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8,
- vu le courrier de saisine et le dossier annexé reçus le 23 février 2022 de M. Jean-Baptiste DJEBBARI, ministre chargé des Transports, relatif au projet de passage à 2*3 voies de l'autoroute A 63 au Sud de BORDEAUX

considérant que :

ce projet comporte des impacts significatifs sur l'environnement local et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs,

après en avoir délibéré,

décide :

Article 1 : Il y a lieu d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9.

Article 2 : Les modalités de la concertation préalable seront définies par la Commission qui en confie l'organisation au maître d'ouvrage, selon les dispositions de l'article R.121-8.

Article 3 : Mmes Charline DIOT-LABUSET et Marion THENET sont désignées garantes de la concertation préalable sur le projet de passage à 2*3 voies de l'autoroute A 63 au Sud de BORDEAUX

Article 4 : La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

Annexe 4 – Décision 2 désignant Marion Juliot garante de la concertation préalable



SÉANCE DU 6 JUILLET 2022

DECISION N°2022 / 75 / A63 SUD BORDEAUX / 2
PASSAGE A 2*3 VOIES A63 AU SUD DE BORDEAUX (33)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8,
- vu sa décision n° 2022/ 38 / A63 SUD BORDEAUX / 1 du 2 mars 2022 décidant d'organiser une concertation préalable sur le projet de passage à 2*3 voies de l'autoroute A 63 au Sud de BORDEAUX et désignant Mme Charline DIOT-LABUSET et Mme Marion THENET garantes de celle-ci,
- vu le courriel du 21 juin 2022 de Mme Charline DIOT-LABUSET, informant la CNBP de sa démission pour raisons personnelles,

après en avoir délibéré,

décide :

Article 1 : Mme Marion JULIOT est désignée garante de la concertation préalable sur le projet de passage à 2*3 voies de l'autoroute A 63 au Sud de BORDEAUX, en remplacement de Mme Charline DIOT-LABUSET et en binôme avec Mme Marion THENET, désignée le 2 mars 2022.

Article 2 : La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Présidente

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jouanno', with a long horizontal stroke underneath.

Chantal JOUANNO

Annexe 5 – Lettre de mission des garantes



LA PRÉSIDENTE

Paris, le 12 juillet 2022

Mesdames,

Lors des séances plénières du 2 mars et du 6 juillet 2022, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désignées garantes du processus de concertation préalable pour le projet de poursuite de l'aménagement de l'A63 par mise en concession au sud de Bordeaux, porté par le ministère des Transports et la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Nouvelle-Aquitaine.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet aux très forts enjeux environnementaux et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable pour ce projet a été décidée en application de l'article L121-8 du Code de l'environnement. Comme le précise l'article suivant L121-9, « *lorsque la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut décider de l'organisation d'une concertation préalable. Elle en définit les modalités, en confie l'organisation au maître d'ouvrage et désigne un garant* ».

Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large puisque l'article L121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que celle-ci doit permettre de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Il est important que vos interlocuteurs et l'ensemble des parties prenantes aient connaissance des dispositions légales.

Mme Marion JULIOT et Mme Marion THENET
Garantes de la concertation préalable
Passage à 2x3 voies de l'autoroute A63 au sud de Bordeaux

la commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – France – T. +33 1 40 81 12 63 – chantal.jouanno@debatpublic.fr
debatpublic.fr

Au regard du dossier de saisine et de son instruction, un certain nombre de questions se posent :

- La saisine présente un projet décliné en seulement 2 scénarios, sans réelle alternative, ni option zéro. Or, 4 scénarios ont été présentés aux acteurs locaux en 2021. Rappelons par ailleurs que l'article L121-15-1 CE exige que la concertation préalable permette de débattre de l'opportunité du projet et de ses enjeux : faut-il faire ce projet ? Quelles sont ses justifications et impacts locaux ? Quel serait le périmètre géographique de la concertation, puisque les communes du sud-ouest semblent être exclues, à ce stade, alors qu'elles avaient été intégrées dans la zone d'étude du MO ?
- Une certaine opposition locale au projet est connue. Une consultation dite « informelle » a été engagée en mars 2021 et en septembre 2021. Il en ressort selon le MO que la mise en concession et ses conséquences sont critiquées.

Définition des modalités et du périmètre de la concertation préalable

Dans le cadre des articles L.121-8 et R.121-8 du Code de l'environnement, **la définition du dossier, des modalités, du périmètre et du calendrier de la concertation revient à la CNDP**. L'organisation pratique de la concertation revient, elle, au MO.

L'étude de contexte, c'est-à-dire l'analyse précise du territoire, des enjeux du projet et des publics spécifiques est la première étape. Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés (notamment riverains du tracé, usagers quotidiens, associations environnementales, chambres consulaires, acteurs économiques, collectivités territoriales, services de l'Etat, etc.) afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la concertation, mais également les modalités d'information, de mobilisation et de participation les plus adaptées.

L'étude de contexte vous permettra de définir **les modalités de concertation**, naturellement en collaboration avec la CNDP. Si le MO peut être consulté sur vos propositions, il appartient à la CNDP en séance plénière d'adopter les modalités et le calendrier. En l'espèce, il faut éviter que les modalités limitent la concertation à un débat de variantes techniques, car ce n'est pas l'esprit de la loi. La concertation doit permettre d'aborder a minima l'opportunité du projet, sa compatibilité avec la loi énergie-climat et le SRADDET Nouvelle Aquitaine et les quatre scénarios qui ont déjà été présentés aux acteurs locaux. Ces modalités et le calendrier devront être compatibles avec l'objectif de permettre d'associer les estivants.

Vous accompagnerez également le MO dans sa contribution au **dossier de concertation**. Le dossier du MO doit être complet et compréhensible pour présenter au public les objectifs du projet, ses alternatives, son opportunité et ses impacts. Il doit être complété par les éléments d'information émanant d'autres acteurs locaux afin de présenter au public une information pluraliste et contradictoire sur le projet.

Notez que vous serez invitées à réaliser une synthèse de votre étude de contexte et de l'ensemble des échanges pour expliciter votre démarche, la méthodologie de la concertation et son organisation. Cette synthèse, accompagnée du dossier et des modalités de concertation sera présentée à l'équipe de la CNDP, un mois avant que le dossier et les modalités ne soient soumis à l'approbation du collège de la CNDP.

La concertation ne peut s'engager moins de deux semaines après la validation des modalités par la CNDP.

Il est important que vous puissiez amener le MO à réunir les moyens budgétaires et les ressources humaines nécessaires au bon déroulement de cette concertation. En votre qualité de garants, il vous appartiendra ensuite de veiller tout au long du dispositif à la bonne mise en œuvre organisationnelle de la concertation déléguée au MO.

Par ailleurs, selon les dispositions de l'article L121-16 du Code de l'environnement, le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieu(x) concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication, à leur éventuelle démultiplication et publication locale, afin que le public le plus large soit clairement informé de la démarche de concertation. Par conséquent, la concertation ne peut s'engager moins de deux semaines après la validation des modalités par la CNDP. J'insiste ici sur le fait que **les dispositions légales sont un socle minimal à respecter mais qu'il est bon de dépasser en vue d'une meilleure diffusion de l'information.**

Conclusions de la concertation préalable

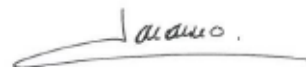
Dans le mois suivant la fin de la concertation préalable, vous devez rédiger et publier votre **bilan**, présentant la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan, dont un canevas vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il présente la méthodologie retenue et votre appréciation indépendante sur la prise en compte de vos prescriptions par le MO. Il doit intégrer la liste des questions du public restées sans réponse et vos recommandations au MO pour améliorer l'information et la participation du public. Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 CE). Ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique.

La concertation s'achève avec la **transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO** aux questions du public et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivants (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet du MO. Il vous est ensuite demandé de transmettre à la CNDP **votre analyse quant à la complétude et la qualité de ces réponses** au regard de vos demandes de précisions et recommandations. Un tableau à annexer à la décision vous sera proposé pour faciliter l'analyse.

Je vous demande d'informer le MO que, dans le cadre de l'article L121-14 du code de l'environnement, **la CNDP désignera un.e garant.e pour garantir la bonne information et participation du public entre la réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique.** Cette nouvelle phase de participation continue se fondera pour partie sur vos recommandations, les engagements du MO et l'avis que la CNDP aura rendu sur la qualité de ces engagements.

La responsabilité de garantes de la concertation relative au projet d'aménagement de la A63 est donc majeure. La CNDP vous confie une mission de prescripteur à l'égard du maître d'ouvrage et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Mesdames à l'assurance de ma considération distinguée.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jouanno', with a long horizontal flourish underneath.

Chantal JOUANNO

