

Philippe BARBEDIENNE  
69, avenue du Parc de Lescure  
33000 BORDEAUX  
ph.barbedienne@wanadoo.fr

Monsieur le Président,  
Madame et Messieurs les Membres de la  
Commission Particulière du Débat Public.  
Cité Mondiale  
23, Parvis des Chartrons  
33000 BORDEAUX

Bordeaux le 21 octobre 2003

Monsieur le Président, Madame, Messieurs,

A l'occasion de la première réunion publique qui s'est tenue à Bordeaux le 15 octobre dernier, vous avez sollicité les contributions de tous ceux qui souhaitent s'exprimer sur le dossier du grand contournement. C'est pourquoi je me permets de vous adresser les réflexions suivantes :

Le débat public comporte plusieurs questions, toutefois seule la réponse à la première revêt une importance capitale car elle conditionne la suite du débat : « *Le projet de contournement autoroutier de Bordeaux est-il opportun ?* »

Il est clair que la réponse à cette première question est « **NON** » et qu'elle rend vaines les questions suivantes...

**La mise en œuvre d'un Grand Contournement Autoroutier de Bordeaux serait la plus mauvaise réponse que l'on pourrait apporter au réel problème de l'engorgement de la rocade bordelaise aux heures de pointe.**

En effet, prétextant répondre à un besoin, ce projet aurait pour conséquence de favoriser encore et toujours le transport routier, alors qu'il conviendrait, au contraire, de rechercher dès à présent à le réduire.

Ce type de « mauvaise réponse », basée sur l'extrapolation de la croissance des flux, sans prendre en compte les limites physiques ou humaines qui s'opposent à une croissance infinie des transports, est aujourd'hui totalement obsolète. Il est d'ailleurs particulièrement choquant de constater que l'Etat et certains élus en sont restés à imaginer de telles solutions qui relèvent davantage d'une politique à courte vue que de la prospective.

Il est évident que plutôt que d'accompagner, avec un temps de retard, la croissance du trafic routier en créant toujours de nouvelles infrastructures qui seront autant d'incitations à faire rouler davantage de camions, il conviendrait de rechercher dès aujourd'hui des solutions visant à limiter ce trafic en deçà de limites acceptables et à rééquilibrer les transports en faveur d'autres vecteurs que la route.

Il faut souligner notamment le coût extrêmement élevé du contournement autoroutier de Bordeaux, tant en matière financière (vraisemblablement supérieur aux 1,1 milliards d'euros annoncés) qu'en matière environnementale (emprise considérable sur les milieux naturels, coupures écologiques, pollutions diverses, demande accrue en granulats, étalement urbain, etc.).

Compte tenu de l'épuisement prévisible des ressources en combustibles fossiles qui va, à courte ou moyenne échéance (avant la fin du siècle en tout cas), condamner le transport routier à prendre une dimension beaucoup plus modeste, et compte tenu également des nombreuses nuisances déjà engendrées par ce type de transport (pollutions, émission de gaz à effet de serre, utilisation d'énergie fossile, accidents de la route, gêne des autres usagers, etc.), il serait totalement irresponsable de ne pas réorienter dès maintenant toutes les dépenses d'équipement en faveur d'infrastructures destinées aux modes de transport plus propres, plus sûrs et plus économes qui, dans un futur proche, vont se substituer à lui.

Autrement dit : tant qu'à dépenser des sommes colossales et détruire encore des milieux naturels, que cela serve au moins à réduire l'émission de gaz à effets de serre et à mettre fin au gaspillage des énergies fossiles, plutôt qu'à favoriser de façon éphémère un mode de transport que l'on sait déjà condamné et qui cumule tous les désavantages.

Bien entendu, la réorientation du trafic en faveur du rail et du cabotage maritime ne dépend pas uniquement des infrastructures disponibles mais surtout des lois du marché qui veulent que le meilleur rapport entre rapidité et coût du transport soit recherché en permanence.

C'est là que le problème revêt une dimension purement politique.

Actuellement le prix du transport par la route est maintenu artificiellement trop bas par la détaxation du gazole, par la non prise en charge de l'usure des infrastructures routières par les poids lourds à leur niveau réel, ainsi que par l'impasse totale faite sur ses coûts environnementaux. C'est ainsi qu'avec des prix de transport routier ridiculement bas, on en arrive à des aberrations comme celles qui ont été dénoncées en réunion le 15 octobre dernier par un participant : Des fruits produits en Gironde, sont transportés à Paris pour être finalement distribués à Bordeaux en ayant parcouru 1.200 kilomètres pour rien. Quel gaspillage !

La solution à ces dérives relève du niveau politique. **L'Etat peut et doit faire encore plus que de réorienter ses investissements en matière d'infrastructures, il doit aussi rééquilibrer la concurrence entre la route et les autres modes de transport en renchérissant le transport routier** par une taxation équitable du gazole et par l'instauration de péages routiers destinés entre autres à financer l'entretien des chaussées détériorées par les poids lourds.

Quand le transport par route coûtera ce qu'il doit coûter pour être moins attractif, un transfert vers le rail et la mer s'opérera naturellement. Les mouvements de marchandise se rééquilibreront, les transports inutiles cesseront et le besoin croissant en nouvelles routes disparaîtra.

A noter qu'il ne s'agit pas uniquement de transférer la croissance des flux vers d'autres vecteurs que la route (qui ne peuvent pas, eux non plus, supporter une croissance infinie) mais de devenir réellement plus « économes » en terme de transports. Ceci se fera naturellement si une augmentation substantielle du coût des déplacements de marchandise rend attractifs d'autres modes de production et de distribution, comme à un autre niveau le renchérissement du coût du transport routier aura rendu attractifs le rail et le bateau.

Si par exemple les surcoûts de transport deviennent supérieurs aux différentiels salariaux géographiques, les industriels favoriseront alors l'implantation de leurs usines de production plus près des centres de consommation. Ceci vaut pour la production industrielle mais aussi pour la production agricole...

Si l'Etat n'anticipe pas, en plaçant tous ses efforts vers une amélioration du rail et du transport maritime, tout en forçant le rééquilibrage vers ces transports alternatifs, le changement surviendra quand même spontanément, quand le pétrole deviendra plus rare donc plus cher, mais à marche forcée et au prix d'une crise de société sans équivalent... En attendant, on aura dépensé des milliards à faire des routes pour rien, quand il manque des voies de chemin de fer, et saccagé des milieux naturels inutilement. Ce scénario serait tout le contraire du développement durable.

Bien entendu, ces changements profonds ne répondent pas aux désirs immédiats de certains usagers, uniquement préoccupés par leur propre durée quotidienne de transport entre domicile et travail, mais soyons-en sûrs, la « super rocade » n'y répondrait pas davantage car, comme l'a souligné fort justement un intervenant lors de la réunion du 15 octobre, contournement ou pas, si rien n'est fait pour enrayer la croissance des flux routiers, tout le réseau sera quand même saturé dans vingt ans...

Espérant par la présente avoir modestement contribué au débat, et vous remerciant par avance de l'attention portée à mon argumentation, je vous prie de croire, Monsieur le Président, Madame, Messieurs, en l'expression de ma considération distinguée.