

Monsieur Jacques DA SILVA
229 rue VOLTAIRE
33290 LE PIAN MEDOC

LE PIAN MEDOC LE 14 11 2003

Monsieur le Président Dominique MOYEN
Commission particulière du débat public
La cité Mondiale
23 Parvis des CHARTRONS
33000 BORDEAUX

**Objet : Projet de contournement
autoroutier de BORDEAUX**

-

Monsieur le Président,

Je vous remercie de m'avoir donné l'autorisation de présenter mon projet autoroutier à la commission qui le transmettra au maître d'ouvrage.

Je me suis intéressé à ce projet depuis 1998 et plus particulièrement en 1999.

Mon projet est audacieux, ambitieux, mais c'est un vrai projet, un projet qui a le mérite de prévoir l'avenir pour une trentaine d'années au minimum.

Il faut que les hommes politiques aient le courage de soutenir ce projet qui est une solution technique qui sera acceptée par tout le monde.

Pourquoi ?

Parce que ce projet apporte des solutions à tous les problèmes évoqués, ces dernières années, maintenant et dans le futur.

Ce projet va réveiller la région qui sommeille, va procurer du travail pour plusieurs années, et nous en avons besoin.

Les tracés existants Ouest et Est sont tous les deux valables. Il faut les associer, ils sont complémentaires (voir plan ci-joint).

Mon projet consiste à creuser un tunnel ou plutôt un double tunnel, suivant les machines disponibles sur le marché, une fois les rivières franchies.

Voici le schéma directeur de mon projet.

A l'intérieur de ce tunnel ou de ces deux tunnels nous trouverons deux réseaux totalement séparés, pour des questions de sécurité.

Un premier réseau routier et un deuxième réseau par voie ferrée.

Les travaux seront effectués en plusieurs tranches avec des mises en services partielles jusqu'au jour où le tracé Ouest Est sera bouclé. Ce sera alors l'aboutissement d'un projet qui aura donné un très grand élan à toute la région. Les retombées économiques se feront ressentir.

Chaque tronçon sera équipé ; - pour le réseau routier d'une route à deux fois deux voies avec possibilité d'extension à deux fois trois voies.
- pour le réseau ferré deux lignes de voies ferrées.

Le tracé sera affiné car il faudra qu'il desserve par des sorties toutes les principales communes.

Cela permettra à toutes ces communes d'augmenter ou de créer les zones artisanales, industrielles, tertiaires. Cela permettra également de pratiquer la décentralisation.

Les investisseurs seront attirés par les nouveaux accès rapides et surs.

Il ne faut pas que cette réalisation ne serve qu'à détourner la circulation de la rocade. Il faut que toute la région puisse en bénéficier et se servir de cet ouvrage. Il faut que ce dernier ouvrage ait de multiples fonctions compte tenu des investissements.

Notre rocade sera délestée car elle sera interdite aux poids lourds, dès la mise en service d'un premier tracé et, pour moi, il faut commencer par le tracé Ouest car il convient de désenclaver le médoc et de lui donner rapidement de l'air, de l'air neuf.

Dans les zones artisanales ou industrielles, les transporteurs pourront faire construire des entrepôts afin de pouvoir desservir les différents centre ville avec des camions de plus faibles tonnages. Il faudra également qu'une administration puisse donner des autorisations spécifiques pour laisser entrer des camions de forts tonnages sur la rocade existante car tous les transporteurs ne pourront pas d'un coup, de baguette magique, s'adapter à cette nouvelle règle.

Le tunnel sera construit de manière à faire un circuit fermé avec des passages aériens pour franchir les rivières et là où la construction du tunnel ne sera pas réalisable.

De ce fait nous aurons un circuit routier bouclé avec des entrées et des sorties. Chaque utilisateur pourra choisir suivant sa destination d'emprunter le tracé autoroutier par l'Ouest ou par l'Est.

L'engorgement de notre rocade et de notre pont d'Aquitaine sera de ce fait délesté.

De nouvelles implantations ne manqueront pas de se faire dans toutes les communes qui seront desservies. Je pense qu'au début il faut commencer par les communes les plus importantes ou celles qui sont déjà équipées de zones artisanales, industrielles ou tertiaires et, au fur et à mesure, les communes plus modestes pourront être desservies si elles le souhaitent.

Pourquoi une voie ferrée ?

Je pense qu'à ce stade de projet elle est indispensable. C'est un projet pour 30 ans d'avenir, ne le perdons pas de vue.

Cette voie ferrée servira à mettre en place un train que je nomme TIB, train inter banlieues. Sur cette boucle il y aura plusieurs trains, dans les deux sens à la fin de la construction.

Ces trains permettront de desservir toutes les communes qui en feront la demande. Cela permettra aux habitants de pouvoir se déplacer sans emprunter leur propre véhicule. Chaque commune ou groupement de communes pourra mettre en place un service de bus afin de desservir tous les axes principaux à l'intérieur de chaque commune.

Mais mon projet ne s'arrête pas là. Il faut également qu'il y ait une relation avec le tramway. J'aurai préféré écrire métro, car je pense qu'une ville comme BORDEAUX, cinquième ville de France aurait du se munir d'un système moderne, d'actualité et prévoyant également l'avenir en laissant les rues pour les bus et les véhicules. Monsieur CHABAN DELMAS avait une imagination constructive. Il est navrant que les tramways, qui ont été retirés en 1965, soient, 38 ans plus tard, remis en service. Etant bordelais de naissance j'ai bien connu ces anciens tramways.

Ces relations entre les trains inter banlieues et les tramways se feront en fin de construction des lignes de tramways et, en attendant, le réseau de bus pourra effectuer les liaisons entre les premières fins de ligne de tramways et le train T.I.B. Il faudra pour cela augmenter les trafic des bus afin que les gens n'attendent pas trop longtemps aux différents arrêts de bus, de train ou de tramway.

Cela supprimera les grands parkings qui doivent être construits aux différentes fins de ligne de tramways et cela permettra à tous les habitants de la région de pouvoir se déplacer sans prendre leurs véhicules. Les routes seront dégagées et principalement dans la ville de BORDEAUX.

Des campagnes d'informations seront nécessaires, au fur et à mesure des différentes mises en service de tronçons et de lignes. Ces campagnes d'informations devront être effectuées à travers les médias, par voie publicitaire et mais également dans

toutes les entreprises employant au moins 50 salariés. Il faudra peut-être également prévoir des réductions de prix sur ces transports en commun au moins pendant deux ans, c'est à dire le temps de faire prendre de nouvelles habitudes.

Ce projet va donner du travail à toute la région pendant les années de construction du tunnel, des réseaux, des routes, des voies ferrées et sans trop perturber la circulation d'aujourd'hui dans les communes desservies.

Ce projet va amener de nouveaux investisseurs.

Ce projet va créer des emplois.

Ce projet peut amener à dynamiser le nouveau port du VERDON.

Ce projet est un projet ambitieux et il faut le saisir pour toute la région et pour tous nos enfants qui continueront cette œuvre dans l'élan que nous aurons donné.

Ce projet de circulation en tunnel va résoudre automatiquement le problème du bruit de la circulation routière. Nous sommes amenés aujourd'hui à construire de plus en plus de murs anti-bruit sur la rocade mise en service depuis plusieurs années !

Ce projet sera esthétique puisqu'il est souterrain. Les paysages ne seront donc pas défigurés. Peu d'autorisations seront nécessaires et peu d'expropriations seront à effectuer pour réaliser ce projet.

Ce projet pourra aider à desservir les communes qui ne sont pas encore équipées en gaz par exemple ou autres fluides. L'EDF pourra renforcer ou modifier son réseau.

On pourra traiter comme dans certains autres tunnels les gaz brûlés par les automobiles et camions avant d'être rejetés dans la nature.

Ce projet pourra développer les communes, qui seront reliées entre elles et avec le centre ville. Ce sera donc un vrai maillage qui sera construit, à l'image d'une toile d'araignée. L'échange sera favorisé ainsi que le déplacement.

Ce projet pourra éviter la paralysie. Les investissements seront effectués pour un très long terme, et ils seront évolutifs. Ce point me paraît encore très important. Construire un projet pour au moins 30 ans et prévoir sa possibilité d'évolution.

Je n'ai pas parlé du montant des investissements.

Il faut évaluer le projet dans sa finalité de base.

A partir du montant de l'enveloppe financière il faut envisager le nombre de tranches.

Le paiement doit être pris en charge pour une partie par l'état, pour une partie par le conseil régional, pour une partie par le conseil général et pour une partie par les

communes. Les communes paieront les travaux propres aux aménagements de liaisons depuis les stations des TIB ou les sorties de routes.

Ces investissements seront remboursés par tous ceux qui utiliseront ce tracé routier qu'il soit Ouest ou Est, à l'aide d'un péage.

Il faudra débattre pour savoir si l'on doit faire payer tout le monde. Pour ma part je ne pense pas. Je ne ferais payer que ceux qui n'habitent pas la région ou les sociétés ou entreprises qui n'ont pas leurs sièges dans le département. Pour cela il suffira de donner des cartes à tous ceux qui habitent la région. Des garde-fous seront mis en place afin d'éviter la tricherie.

Compte tenu du nombre de véhicules circulant en passage dans notre région, les investissements seront rapidement récupérés. Un bénéfice devra également être tiré de ces revenus afin de prévoir l'entretien et la poursuite du maillage.

J'espère que tous ceux qui vont lire mon projet ne vont pas le trouver trop ambitieux et pourront tout au contraire le soutenir afin de donner un formidable élan à la région et une formidable chance de désenclaver et de développer nos communes.

Mesdemoiselles, Mesdames, Messieurs, lecteurs de ce projet recevez mes salutations distinguées.

M. J. DA SILVA