

Daniel LONGO
Saint-Savin

Le rapport de la commission dit :

Objet de ce grand contournement : p39

“- rétablir un niveau de service de qualité sur l’axe Nord/Sud en dissociant le trafic local du trafic national et international”

“- promouvoir la qualité des liaisons avec l’ensemble de la métropole bordelaise”

“- renforcer la sécurité sur les voies structurantes urbaines”

Le grand contournement apparaît comme une solution pour le trafic de transit mais en aucun cas pour les usagers et la desserte locale sauf peut-être en matière de sécurité.

P37

“ Toutefois, n’étant pas prévu dans cet objectif, le grand contournement de Bordeaux n’apportera pas de solution pérenne au problème de congestion de la rocade, qui est essentiellement lié aux trafics locaux.”

Il y a là un malentendu à éclaircir car cet aménagement routier ne résoudra pas les problèmes des usagers de la Haute-Gironde.

La 1ère question de l’enquête publique est :

Oui ou non au grand contournement de Bordeaux ?

Si on lit le rapport, il est évident que si l’évolution du trafic routier n’est pas inversée, on va vers un scénario catastrophe : la réponse paraît évidente : oui.

L’enjeu aujourd’hui est de développer des alternatives au transport routier (fer, mer). Le rapport insiste sur ceci et prévoit d’inverser la tendance en répartissant l’évolution du transport (+110 MT) sur les trois modes. Pourquoi ne s’attacher seulement à cette évolution ? Les 130 MT d’aujourd’hui doivent d’abord être mieux réparties !

En créant cette structure, nous confortons le développement du transport routier au détriment des autres moyens (train, mer...)?

L’État doit-il investir dans de telles structures qui vont à l’encontre du développement durable (pollution,...) ? Il serait préférable de s’attacher à développer de manière importante le transport par la mer et le chemin de fer plutôt que de créer un nouvel ouvrage qui serait un jour insuffisant.

Quels enjeux pour la Haute-Gironde ?

1. On le sait, ce grand contournement ne résoudra pas les problèmes de rocade, sauf pour ceux qui iront travailler dans le Médoc ou sur la couronne ouest.

2. L’ouverture que procurera cet aménagement est-elle réelle ? Les entreprises seront-elles plus attirées en Haute-Gironde ?

3. Seul point positif : les échanges avec le Médoc jusqu' ici difficiles. Est-ce un facteur de développement pour ces territoires ?

Conclusion :

La Haute-Gironde a peu d'intérêts dans ce grand contournement qui est un enjeu national et international et qui semble en contradiction avec le développement durable.

Par contre, en terme d'environnement, ce serait une catastrophe pour le paysage (vignobles, estuaire...), nuisances sonores, pollution... Alors que l'on s'attache à faire de la Haute-Gironde un territoire avec une identité propre où l'on peut y vivre et y travailler, on va conforter l'image d'un territoire dortoir de transit coupé par deux autoroutes !

L'étalement urbain (non souhaité par le rapport) risque malgré tout de se produire pour des personnes travaillant sur la couronne ouest de bordeaux et venant habiter en Haute-Gironde, là où les terrains sont encore accessibles. La saturation de ce grand contournement serait alors inévitable à terme.

Une étude doit être approfondie.

Le problème du verrou bordelais est avant tout celui du transit local. Cherchons d'autres modes de transport vers la CUB et développons- les (le train, le transport sur l'estuaire, le réseau tramway....). C'est au trafic local (de loin le plus important) qu'il faut s'attaquer. Le diminuer : voilà le véritable défi !