AVIS SUR LE CONTOURNEMENT ROUTIER DE BORDEAUX - DEBAT PUBLIC

NOTE LIMINAIRE:

Si ce projet revêt un aspect économique indéniable, je l'ai surtout perçu par ses côtés écologique, et développement durable.

Compte tenu de l'échéance de sa réalisation (2020), je m'exprime plutôt aux noms de mes enfants et petits-enfants.

Le débat public du contournement autoroutier de Bordeaux aborde trois questions:

- un tel contournement est-il opportun ?
- si il y a lieu, un contournement par l'Ouest ou par l'Est ?
- dans l'un ou l'autre cas, quel cahier des charges doit servir de guide pour la réalisation dans une optique de développement durable ?

1 - UN TEL CONTOURNEMENT EST-IL OPPORTUN ?

Le rapport de la Direction Régionale d'Équipement d'Aquitaine montre que ce contournement est opportun notamment en qualité de service et en gain de temps pour le transit Nord-Sud.

Ce qui porte à discussion dans cette présentation, ce sont les perspectives d'augmentation du trafic routier d'ici 2020 et particulièrement l'augmentation du nombre de poids lourds (page 27: croissance de 84% du tonnage et page 32: le flux Nord-Sud en transit au droit de Bordeaux représenterait en moyenne 9 000 PL par jour pour 5 600 aujourd'hui). Il est aussi écrit page 37 en fin de conclusion que « le contournement n'apportera pas de solution pérenne au problème de congestion de la rocade, qui est essentiellement lié aux trafics locaux ».

Cette augmentation du trafic n'est pas compatible avec la politique écologique énoncée dans les accords nationaux ou internationaux. Comment peut-on imaginer respecter les accords de Kyoto (page 24) en doublant pratiquement le trafic routier en vingt ans ? Sauf de trouver de nouvelles sources d'énergie non polluantes pour les moteurs, il n'est pas possible de faire baisser l'émission de gaz à effet de serre dans ces conditions.

Compte tenu du caractère international du transport des marchandises, il ne peut y avoir sur la question une politique qu'au niveau européen. On peut faire une parenthèse sur le manque d'information des citoyens sur les travaux du parlement européen. Il semblerait, page 24, qu'une politique des transports a été établie au printemps 2003 au parlement européen. C'est pourtant dans ces domaines là que les français trouveraient un intérêt dans la politique de l'Europe. Car nous sommes bien conscients que ce n'est pas un état tout seul qui peut définir des objectifs de baisse de pollution, s'il n'a pas d'action possible sur les véhicules en transit dans son pays, alors que le trafic augmente sans cesse.

Il faut donc travailler sur:

- une diminution des gaspillages et des transports inutiles que l'on peut caricaturer par le transport d'un légume que l'on cultive dans un pays pour l'éplucher dans un autre, le laver dans un troisième, le conditionner dans un quatrième, et le distribuer dans le pays d'origine. Ce sont les aberrations des lois du marché actuel. Page 15, comment peut-on expliquer l'importance du pourcentage (35%) du transit dans les Pyrénées des produits agricoles et alimentaires. La plupart des pays européens ne se suffisent-ils pas en matière alimentaire ? A-t-on besoin de transporter des fruits d'Espagne vers la France quand on peut cultiver ces fruits en France ?

- une politique plus ambitieuse pour les autres modes de transport (rail et maritime). Un contournement ferroviaire est envisagé après 2020 (page 29). Pourquoi ne pas étudier dès maintenant une plate-forme commune à l'autoroute et au rail. L'investissement de départ serait certainement plus lourd mais les retombées financières et surtout écologiques à long terme seraient sûrement plus avantageuses. N'est-ce pas aussi cela le développement durable ?

- augmenter le coût du transport routier pour favoriser les deux points cités ci-dessus et permettre aux entreprises de s'adapter en conséquence.

Ce qui est inquiétant aussi dans ce rapport, c'est le retard pris dans le domaine des transports et de la circulation dans la région Aquitaine. D'ici l'échéance de 2020, les Bordelais ont du souci à se faire face à une circulation arrivant déjà à saturation!

En conclusion, il est urgent de réaliser ce contournement autoroutier dans une perspective de développement durable.

.../...

2 - CONTOURNEMENT PAR L'OUEST OU PAR L'EST:

C'est la réponse la plus facile tant elle est évidente quand on regarde d'une part la situation géographique de Bordeaux et d'autre part le réseau autoroutier autour de notre capitale régionale.

Bordeaux a en effet une façade ouest tournée vers l'océan et une façade est tournée vers le continent européen. Or il s'agit d'un contournement autoroutier principalement destiné au transit et en particulier, sur toute l'année, du transit de marchandises alors que le transit de touristes est plus concentré en été. Il faut donc faciliter les déplacements tournés vers le continent et relier les principaux axes autoroutiers. Pour que ce contournement conserve sa fonction de contourner il faut limiter les échangeurs aux quatre intersections d'autoroutes. Un échangeur au nord vers Paris avec l'A 10 et la N 10 (barreau A 10-N 10), desservant le nord de la France et l'Europe du nord, un second à l'est vers Lyon avec la N 89-A 89 desservant l'ouest de la France et les pays de l'Europe de l'est, un troisième vers le sud-est vers Toulouse et Marseille avec l'A 62 l'A 65 desservant l'Italie et les pays de l'Europe du sud, et enfin un quatrième vers le sud de l'Aquitaine avec l'A 63 l'A 660 desservant la péninsule Ibérique.

Ci-dessus nous avons évoqué le contournement ferroviaire en le positionnant sur la même plate-forme. Si l'on veut mailler ce réseau et rester cohérent ce contournement par le rail a aussi sa place à l'est de Bordeaux quand on regarde le réseau ferré actuel. Par ailleurs les contraintes des ouvrages d'art à l'ouest sur la Gironde (page 45: hauteur de 57 m) ne facilitent pas le passage d'une voie ferrée. Rappelons que je me base sur la recherche d'une plate-forme commune route-rail pour des économies de travaux et d'un moindre impact sur l'environnement et sur les habitants.

A l'ouest je ne comprends pas, pour un contournement de poids lourds principalement, le besoin de desservir l'aéroport de Mérignac. Ce dernier est principalement destiné au transport de personnes et son accès est actuellement assuré par la rocade toute proche puis bientôt facilité par l'achèvement de la VDO.

L'ouest de l'agglomération Bordelaise doit faire l'objet d'un réseau routier qui ne défigure pas le paysage, adapté au déplacement local et touristique ainsi que d'un réseau ferré par TER de bonne qualité.

De plus les vents dominants de la région viennent de l'ouest, aussi, il est inutile de rabattre toute la pollution d'un contournement autoroutier sur toute l'agglomération de Bordeaux.

On pourrait développer plus longuement le choix d'un parti Est, mais ce qu'il faut retenir est écrit page 56 du rapport: « L'amélioration du maillage autoroutier, notamment entre A 10, N 10, A 89, A 62, A 63, et A 65, stimule les échanges entre la Gironde et les différents ensembles économiques régionaux. Il leur apporte ainsi des opportunités de développement ». Sur la même page, il est aussi indiqué que la prise en compte des dessertes des zones portuaires est déjà commencée, sans attendre l'échéance du contournement. Même si le contournement par l'ouest est plus court, il ne servirait pas à grand chose alors pour un investissement équivalant autant faire utile.

3 - UN CAHIER DES CHARGES DANS UNE OPTIQUE DE DEVELOPPEMENT DURABLE:

C'est un sujet trop important pour ne pas le confier aux spécialistes de la faune et de la flore, aux écologistes, aux économistes etc. mais des éléments de réponse sont apportés dans les deux premières parties.

Le chapitre des enjeux pour l'environnement, page 46, montre bien les points sensibles touchant à l'environnement sur l'un ou l'autre projet. Mais si ce contournement est nécessaire, on sait de nos jours traiter ces problèmes et insérer parfaitement ce type d'ouvrage dans l'environnement.

0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0