

Reçu le 29 DEC. 2003

J BERTHOMET
3 Godineau
33230 LAGORCE

avec le concours de Claude GIET
Paris et Arcachon

20/12/03

CONTOURNEMENT DE BORDEAUX

Le projet de contournement de Bordeaux est vicié à la base par un à priori autoroutier.

La réflexion est engagée sur une hypothèse « tout camion » considérée comme inéluctable. Au lieu de subir cette évolution, il faut absolument réfléchir aux autres solutions possibles pour faire face à la progression du trafic, d'autant plus que le contournement autoroutier, par l'ouest ou par l'est, constitue une agression à l'environnement et à l'écosystème du Nord Gironde, dont les effets ne pourront, en tout état de cause, être que partiellement maîtrisés.

C'est pourquoi j'estime indispensable l'étude préalable d'une **solution ferroviaire**, en liaison avec le projet de la nouvelle liaison TGV.

Ne serait-il pas possible d'imaginer à Saint André de Cubzac, point de rencontre de l'A10 et de la RN10, une gare d'embarquement des camions sur des wagons adaptés, à l'instar de la liaison transalpine qui vient d'être ouverte entre la Savoie et l'Italie, avec des rotations souples et rapides pour contourner Bordeaux ou aller au-delà.

Les investissements autoroutiers seraient plus efficaces dans les aménagements ferroviaires.

Dans le même temps il convient d'envisager une taxation des camions pour participer à la maintenance de l'infrastructure routière. Il est en effet anormal que la RFF facture l'usage du rail à la SNCF alors qu'en dehors des péages d'autoroute l'activité commerciale du transport routier bénéficie de la gratuité de la route

Le développement du **cabotage** le long de l'Atlantique peut aussi être de nature à réduire le trafic routier mais le raccordement de l'A10 au Verdon suppose aussi une solution autoroutière trop lourde pour l'environnement.

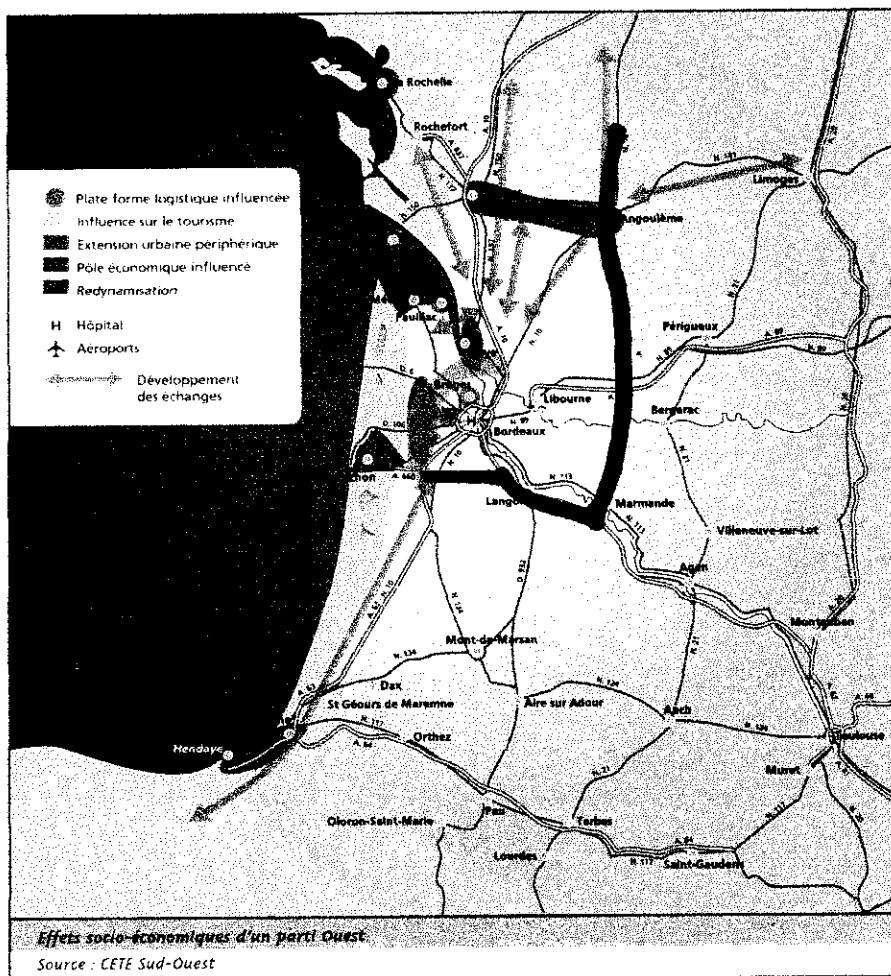
Par contre l'utilisation de la Garonne jusqu'à Langon pourrait être étudiée pour le trafic lourd, comme le montre la solution retenue pour l'Airbus.

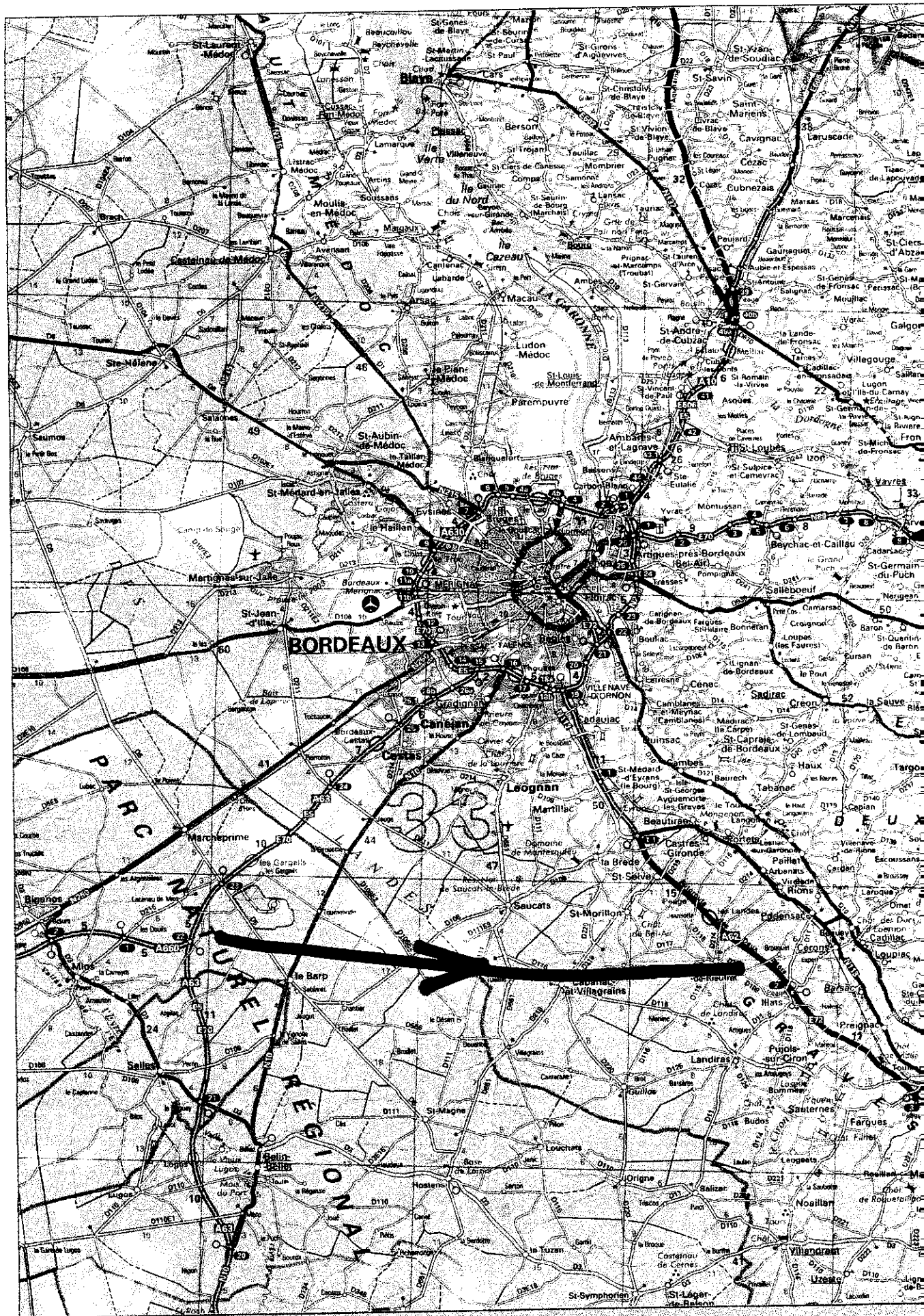
En ce qui concerne les **liaisons routières**, d'autres solutions que celles proposées sont envisageables. Je sou mets à votre attention avec les profils sommaires indiqués sur les cartes jointes : 1-liaison A 660/A 63/ A 62 au droit de l'embranchement A 660/ A 63 en direction de l'A 62 à hauteur de Podensac, en profitant de la fluidité du trafic sur l'A 62 à ce niveau

2-liaison A 62 vers A 89 puis vers Angoulême pour rejoindre la RN 10 puis l'A 10 à Poitiers 3-éventuellement liaison Angoulême vers A 10

On peut m'objecter qu'il n'est plus question d'un contournement mais plutôt d'un déchargement du Sud Ouest . Oui, mais avec des avantages non négligeables :

- accès supplémentaire au bassin d' Arcachon
- c'est au Barp que doit être installé le super laser et une liaison avec le Midi -Pyrénées par l'A 62 serait un plus
- améliorations des liaisons Poitou-Charentes avec le Sud Ouest et Midi-Pyrénées
- liaison A 89 ,A 10/N 10 avec future A 65
- désenclavement d' Angoulême





Plan de situation

Source : Carte 1/280 000^{ème}. Numéro Ro2 carte régionale Aquitaine. IGN Paris 2003. Autorisation numéro 2203017.