

LES CAHIERS DE L'ENTRE – DEUX - MERS.

10 avenue Thiers 33100 Bordeaux.

Fax.05.57.77.83.84.

Supplément 4 pages au numéro 59 en vente dans les kiosques

à partir du 10 novembre

LE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER A PEAGE DE BORDEAUX

Demain ! quel choix de vie, quel environnement, quelle économie pour vous et vos enfants ? A vous de choisir, vous avez la parole !

Le contournement à péage autoroutier de Bordeaux est à l'ordre du jour, chacun est appelé à s'exprimer auprès de la Commission Particulière de Débat Public .

Les Cahiers de l'Entre-deux-Mers ont décidé, en dernière minute, d'un supplément au numéro 59 portant essentiellement sur ce sujet . Pourquoi ? Parce que c'est un sujet compliqué sur lequel le public, c'est à dire tout le monde est appelé à donner son avis et ce rapidement puisque le 15 janvier la Commission Particulière de Débat Public devra rendre son rapport de synthèse.

Pour pouvoir s'exprimer en connaissance de cause il nous a semblé que le seul discours du Maître d'ouvrage soit celui du Ministère de l'Equipement n'était pas suffisant car uniquement axé sur une option « autoroutière » justifiée comme inéluctable soit à l'ouest ou à l'est de Bordeaux .

La question fondamentale reste pour les Bordelais, les Girondins, les Aquitains . dans quel monde souhaitent-ils vivre et voir vivre demain leurs enfants et petits enfants ? Là se situe les enjeux dits de « développement durable » A vous de juger, à vous de vous exprimer !

20 Questions-réponses pour pouvoir juger en toute connaissance de cause

1. **Question** : la presse régionale parle de super-rocade, est –ce vrai ?

Réponse : Non, ce qui est prévu c'est une autoroute à péage destinées d'abord à capter le flux des poids lourds Nord/Sud et à certaines périodes de l'année, estivales par exemple, le flux des véhicules particuliers en transit.

2. **Q** : Y a-t-il une alternative de proposée à cette autoroute à péage ?

R : Non. Il nous est demandé de nous déterminer pour ou contre une autoroute à péage située à l'ouest ou à l'est de Bordeaux. **Il n'est donc proposée qu'une « alternative géographique », à un projet autoroutier, en aucun cas une alternative à ce projet autoroutier.**

3. **Q** : Mais peut-il y avoir une ou d'autres alternatives à ce projet d'autoroute à péage ?

R : Oui, plusieurs possibilités peuvent être envisagées pour éviter de donner une fois de plus dans le « tout camion et le tout voiture ».

4. **Q** : Lesquelles ?

R : Pour répondre au transport de marchandises dont les flux vont toujours croissants, **il y a lieu de combiner différents modes de transport en prenant au départ une option volontariste de réduire le transport par route .**

Mettre aussi en œuvre une réflexion au niveau européen et avec les entreprises sur la nature des marchandises transportées à travers l'Europe, pour éviter précisément cet accroissement qui semble inéluctable aujourd'hui.

5. **Q** : Quels sont les différents modes et moyens dont on peut disposer ?

R : D'abord le « fret ferroviaire » en exploitant toutes les techniques disponibles : trains complets reliant des usines embranchées ; wagons isolés passant par les gares de triage ; transport combiné rail-route, rail-voie d'eau (avec conteneurs), ferroutage ou route roulante comme en Suisse, Allemagne, Autriche : les camions sont transportés par le train, ce qui n'impose ni l'utilisation d'un matériel routier spécialisé, ni une manutention coûteuse.

Le ferroutage présente de l'intérêt sur des distances assez longues, ce qui est le cas pour le trafic nord – sud qui transite par Bordeaux.

6. **Q** : On dit que le ferroutage coûte cher ?

R : Le ferroutage à longue distance pourra se développer s'il est subventionné et si l'on impose le transporteur routier par une taxation dissuasive de la route utilisée pour financer précisément le ferroutage véritable alternative routière, comme par exemple la R P L P ou « Redevance sur le trafic des Poids Lourds liée aux Prestations » en fonctionnement depuis le 1er janvier 2001 en Suisse.

7. **Q**. On nous dit que l'écartement des voies ferrées en Espagne n'est pas le même qu'en France et par conséquent incompatible au ferroutage ?

R. C'est vrai, le réseau ferré espagnol n'a pas les mêmes normes, mais le trafic Nord Sud est un trafic européen dont nous subissons les conséquences nuisibles parce que la France (et Bordeaux) a une position géographique telle qu'elle est une plaque tournante pour tous les flux venant des pays voisins. C'est pourquoi il nous semblerait juste que ce soit l'Europe qui impose et finance l'uniformisation du réseau ferré de l'ensemble des pays de la CEE.

En attendant rien ne s'oppose à ce que le ferroutage devienne et soit opérationnel du nord de l'Europe à la frontière pyrénéenne !

8. **Q :** Et là que se passe t-il ?

R : Les trains s'arrêtent sur une ou plusieurs plate-formes multi-modales où débarquent les camions qui reprennent la route côté espagnol ! et vice-versa pour le retour !¹

9. **Q :** En dehors de la route et du rail quels sont les autres modes de transport, pour le fret s'entend ?

R : Le cabotage maritime déjà largement utilisé (en 1998 sur les 120 MT de marchandises qui traversaient l'ensemble de la chaîne pyrénéenne 53MT soit 44% était le fait du maritime.) Le sénateur Richemont dans un récent rapport propose de créer des lignes maritimes d'intérêt général, de faciliter le transit portuaire, d'inciter le recours au cabotage et d'associer ces propositions aux réflexions menées actuellement sur « les autoroutes de la mer ».

10. **Q :** Le contournement autoroutier va t-il être bénéfique pour l'économie locale ?

R : **Actuellement le trafic de transit des camions ne rapporte rien à l'économie locale si ce n'est pollutions et nuisances.** (Les chauffeurs routiers ne s'arrêtent même pas pour se restaurer et s'arrangent pour faire le plein de carburant en dehors des limites françaises en raison de la taxation qui est la plus élevée de l'Europe .) Quant à ce que l'on appelle les coûts externes jamais comptabilisés ils sont prohibitifs pour la collectivité : entretien des routes, encombrements, accidents, nuisances sonores, pollution de l'air, dommages aux bâtiments et atteinte à la santé humaine... Cette « non-intériorisation » ou « non prise en compte » de ces coûts externes explique la sous tarification des transports de longue distance les rendant plus compétitifs par rapport au ferroutage.

11. **Q :** Revenons à la proposition d'autoroute à péage, n'est-elle pas une solution pour désengorger la rocade actuelle ?

R : **Rappelons que le projet envisagé est prévu pour 2020 et par conséquent si rien n'est envisagé d'ici là il est évident que la rocade actuelle même mise à 2fois 3voies tout le long de son parcours sera de plus en plus encombrée.**

C'est pourquoi il est impératif et urgent de mettre tout de suite en œuvre des politiques multimodales non seulement pour le transport de marchandises mais aussi pour les déplacements des personnes avec un nouveau système de transports collectifs, entre autre en zone périurbaine, en corrélation avec le Plan de Déplacement Urbain de la métropole bordelaise.(P.D.U)

12. **Q :** comment ?

¹ Aujourd'hui 90 % du transit terrestre de fret à travers les Pyrénées se fait par la route (côté Méditerranée et côté atlantique confondus- et 10% par le rail. Chaque jour il a y a près du double de camions qui franchissent les Pyrénées que les Alpes., en 10 ans leur nombre a plus que triplé (sources FNAUT)

R : En utilisant la complémentarité des différents systèmes de transports collectifs : Tramway (phase 3) redéploiement du réseau d'autobus, utilisation du chemin de fer – petite ceinture et lignes TER - création de parc relais pour voiture et deux roues en périphérie, (comme cela est d'ailleurs préconisé dans le rapport du Maître d'ouvrage) mais aussi pistes cyclables, utilisation de navettes fluviales notamment sur la Garonne . **Notre fleuve n'est pas mentionné une seule fois dans le dossier du Maître d'ouvrage.**

13. **Q :** Tout cela c'est séduisant, mais on n'arrête pas de nous dire que ce n'est pas possible parce que c'est trop cher et ce d'autant plus que l'étalement urbain périphérique est important.

R : **Très juste, l'étalement urbain est un frein au développement des transports collectifs.** Raison de plus pour ne pas envisager le Grand Contournement de Bordeaux par une autoroute, qui ne pourra qu'accroître cet étalement quand bien même le maître d'ouvrage (dont c'est une préoccupation avouée) espère l'endiguer en réduisant le nombre d'accès à cet autoroute.

14. **Q :** Il paraît aussi que l'Etat veut se désengager du financement des transports collectifs, y compris d'ailleurs sur les programmes déjà engagés ?

R : c'est exact et cela fait aussi partie des incohérences que l'on peut relever.

C'est ainsi que la phase 2 du tramway de Bordeaux pourrait être touchée par cette mesure, ce qui d'ailleurs inquiète nos élus .

15. **Q :** Y a-t-il d'autres incohérences ?

R : Bien sûr, par exemple sur la façon dont est appréhendée la question climatique, tellement d'actualité.

Rappelons que d'une part la France a été le premier pays développé à ratifier le protocole de Kyoto pour lutter contre l'effet de serre, que d'autre part les crédits alloués aux projets routiers sont toujours privilégiés alors que la part dévolue au ferroviaire est toujours congrue.

Or nul n'ignore aujourd'hui les enjeux qui sont liés au réchauffement de la planète dont les gaz à effets de serre sont en grande partie responsables : on sait que les transports routiers sont parmi les premiers producteurs de ces gaz à effet de serre. C'est d'ailleurs pourquoi, **le Conseil national de l'Air demande une réduction de la vitesse du trafic automobile en ville, une redistribution de la voirie au profit d'autres modes : « qualité de l'air, lutte contre le réchauffement climatique et réduction du bruit, sécurité routière sont des objectifs convergents ! »**

Autres incohérences :

Dans le dossier de débat public du maître d'ouvrage(p.35 /2.2.4) il est présentée la synthèse des différents modes de transport envisagés à long terme – **c'est à dire en 2020, soit l'année où est également prévue l'éventualité de mettre en chantier le contournement autoroutier de Bordeaux -.**

Cette synthèse laisse apparaître deux éventualités :

- **une nouvelle traversée des Pyrénées avec une traversée ferroviaire à grande capacité, ce qui présente l'immense avantage de rééquilibrer les flux de transports au centre de la France .**
- **un contournement ferroviaire de Bordeaux.**

D'ici 2020 de nombreux aménagements sont :

soit déjà engagés :

comme la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux, les dessertes ferroviaires des Ports Le Verdon-Bassens, la mise à 2fois 3voies de la rocade, les phases 1 et 2 du tramway.

soit en cours d'étude :

comme la phase 3 du tramway, la LGV (Ligne à Grande Vitesse) Tours Bordeaux, la mise à 2fois 3voies de l'A.63, la liaison ferroviaire Pau Canfranc, Saragosse, la ligne TGV Y basque.

16. **Q :** Tous ces projets représentent beaucoup d'argent ?

R : Justement et le contournement autoroutier envisagé est actuellement chiffré aux alentours de : un milliard cent millions de nos euros actuels, alors d'ici 2020 !

Par conséquent on ne pourra pas tout faire... le risque est grand pour qu'une fois de plus ce soit le tout autoroutier qui soit privilégié !

Or ce contournement autoroutier dont on a vu qu'il n'apporterait pas grand chose sur le plan économique, fera par contre des dégâts considérable sur notre environnement qu'il passe à l'Ouest ou à l'Est d'ailleurs !

17. **Q :** Notre environnement n'est-il pas aussi générateur de ressources économiques ?

R : Rappelons que lors d'une étude récente réalisée par la Région, 74 % des Aquitains avaient déclarés que ce qu'ils appréciaient le plus dans notre région c'était précisément la qualité de ses espaces naturels, une richesse rare en Europe !

Notre environnement :c'est aussi nos paysages, nos terroirs viticoles, notre patrimoine bâti, notre estuaire qui est le plus grand d'Europe et reste le plus sauvage. Ce sont aussi des écosystèmes fragiles avec une grande biodiversité, tous éléments qui sont également porteurs de développement économique que ce soit dans le domaine de la recherche, de la mise en œuvre d'éco-industries, de secteurs à haute valeur ajoutée et dont les acteurs recherchent précisément un environnement de vie de qualité.

Or cette qualité de vie sera grandement endommagée par un contournement autoroutier que ce soit à l'ouest (Le bassin d'Arcachon, la région du Médoc) ou à l'est (l'Entre deux mers, les vignobles et son patrimoine) parce qu'une autoroute c'est toujours une blessure dans un paysage mais c'est aussi un facteur de nuisances intolérables : du bruit jusqu'à plusieurs kilomètres de distances, des dérives programmées d'urbanisation non souhaitées avec mitage, déforestation, etc...sans compter la multiplication prévisible de gravières pour pouvoir répondre à une demande de granulats en expansion considérable alors même que les extracteurs se plaignent déjà d'un déficit pour répondre à la demande ordinaire.

Demain quelle économie ?

R :Enfin il ne faut pas oublier non plus tout ce qui a trait aux nouvelles technologies de l'information qui fait que d'ici près de vingt ans les comportements sociétaux auront certainement évolués pour peu qu'il y ait des volontés politiques fortes et innovantes. Un autre facteur à prendre en compte et qui n'est pas mince : qu'en sera t-il de la ressource en « énergie fossile » disponible d'ici là ?

La réponse au goulot d'étranglement que constitue le passage obligé par Bordeaux du flux nord sud considérable de poids lourds, et la congestion des rocades bordelaises à certaines heures est bien une réalité quotidienne, cependant la réponse exprimée par le projet du Grand Contournement de Bordeaux (CGB) est celle classique, de **l'extrapolation des tendances de croissance**. Cette proposition s'inscrit à contre-courant de toutes les

observations récentes faites par les responsables politiques français et européens, sur les impasses de la politique des transports et sur ses impacts tant sociaux qu'économiques et environnementaux.

Autrement dit le Maître d'ouvrage , c'est à dire l'Équipement justifie son projet d'autoroute en faisant de la pseudo -prospective en extrapolant l'existant autoroutier sans prendre en compte tous les autres paramètres qui permettraient d'imaginer ce que pourra être notre monde dans vingt ans .

18. Q : Si je vous ai bien compris vous proposez une logique de rupture avec cette tendance lourde et récurrente qui consiste à toujours proposer et avant tout une solution autoroutière.

R : Tout à fait : si l'on veut véritablement s'inscrire dans le développement durable il faut s'inscrire dans une autre logique que celle du « tout voitures, tout camions » :

Concrétiser au plus vite les investissements ferroviaires nécessaires à court et à moyen terme (ils sont d'ailleurs évoqués dans le dossier du maître d'ouvrage).

Engager le plus rapidement possible et en priorité les investissements ferroviaires en commençant par les moins coûteux, portant sur les lignes existantes.

Privilégier les investissements portuaires pour améliorer le fret maritime.

Mettre en œuvre une véritable politique de transports multi-modal périurbain ce qui nécessite aussi une coordination de pensée entre les différentes collectivités territoriales afin qu'il y ait véritablement une cohérence et une économie d'échelle et peut être la mise en place de mesures tarifaires incitatives pour les transports publics et dissuasives pour les voitures particulières (par ex : péage aux entrées de la ville centre).

Mettre en œuvre au niveau national toutes les mesures réglementaires, tarifaires, fiscales susceptibles de calmer la demande routière et de rentabiliser les autres modes de transports.

Par conséquent, il faut dès aujourd'hui demander au Maître d'ouvrage qu'il propose un ou plusieurs scénarii véritablement alternatifs à ce Contournement Autoroutier de Bordeaux » en étudiant toutes les composantes : coûts, dégâts sur l'environnement etc..

19. Q : et l'Europe dans tout ça ?

R : L'Europe doit aussi prendre sa part de responsabilité ; elle ne peut plus se contenter d'être le grand marché économique grâce auquel les pays échangent, et se développent sans tenir compte des atteintes portées à l'environnement. Le développement durable est dans cette problématique et c'est une raison supplémentaire pour tourner le dos au tout autoroutier et de concrétiser au plus vite les réflexions qui sont menées sur ces grands corridors de fret, par l'homologation des lignes ferroviaires, la stabilisation de la consommation énergétique du secteur transport ; en suscitant les économies d'énergies etc... Aujourd'hui, un pays comme la France n'a pas à être pénalisé par une situation géographique qui la transforme en gigantesque giratoire à camions, alors même que cette situation géographique a constitué pendant des siècles le fer de lance de son développement grâce à ses océans et mers, fleuves et chemin de fer.

C'est aussi pourquoi il est important d'accélérer les études pour que le grand franchissement ferroviaire au centre des Pyrénées soit opérationnel au plus vite afin de

mieux répartir les flux. Or si l'on parle beaucoup de ce franchissement sur le papier, il n'est toujours pas à l'ordre du jour dans la future programmation européenne .

20. **Q : et sur les plans local et régional que peut-il se passer ?**

R : Déjà il faut que nos élus cessent de contribuer à l'étalement urbain de notre métropole en multipliant

- les lotissements alors même qu'il y a un patrimoine bâti important à remettre en état partout ou à réinvestir pratiquement partout,
- ainsi que les zones d'activités alors même qu'il existe déjà un parc important. (comme le préconise d'ailleurs le SDAU), y compris les zones d'activités commerciales déjà en surabondance sur l'aire métropolitaine de Bordeaux et qui ne peuvent se rentabiliser que grâce à la voiture !

Il faut par contre doter les centres de vie périurbains d'équipements structurels : lycées, collèges, centres de sports etc...qui évitent les déplacements quotidiens et permanents en voiture .

Cela vous semble loin de la question posée : un contournement autoroutier à l'est ou à l'ouest ?

Non pas, la solution d'avenir aux déplacements, qu'ils soient européens, transnationaux , régionaux ou périurbains, est dans la mise en œuvre de toutes les alternatives : elles sont au cœur d'un aménagement harmonieux du territoire et de son développement durable surtout quand celui-ci est le nôtre : « Le plus beau pays du monde », disait François Mauriac » il mérite donc le mieux .

Repères.

Qu'est ce que la RPLP ?

En 1998 le parlement Suisse a décidé d'introduire sur son territoire à partir du 1er janvier 2001 une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations et dite RPLP.

Celle-ci est basée sur le principe de pollueur-payeur , elle est donc calculée proportionnellement à la distance parcourue , mais elle est aussi indexée sur « le poids total roulant autorisé » elle prend donc en compte le volume et les émissions sonores et atmosphériques des véhicules : plus on roule, plus on pollue, plus on paie.

En Suisse, la RPLP est perçue partout où circule le poids lourd que ce soit sur les autoroutes ou les routes.

La sous-tarification des transports routiers.

Non seulement, cette sous-tarification ne prend pas en compte les coûts externes générés par le transport routier, mais rend artificiellement rentable des stratégies industrielles comme le « juste-à-temps », la sous-traitance, la délocalisation de la production industrielle dans les régions où la main d'œuvre est la moins chère.

Quelques exemples aberrants parmi d'autres :

Les pommes de terre ramassées aux Pays Bas qui sont envoyées par camion en Italie où elles sont lavées et épluchées, puis renvoyées aux Pays bas où elles sont conditionnées et commercialisées et peut être vendues dans nos supermarchés de proximité !

Les yaourts fabriqués en Grèce avec du lait Bavarois et ensuite consommés en Bavière ; les crevettes pêchées en mer du Nord , épluchées au Maroc, consommées au Danemark ;

la lingerie fabriquée et vendue en Europe du Nord après un détour par le Portugal pour une couture ...etc

Conclusion.

En assurant une tarification plus équitable des transports à longue distance, la RPLP contribuerait à rétablir des pratiques industrielles économiquement saines, inciterait à privilégier les échanges économiques régionaux, à développer des circuits rationnels de distribution, particulièrement dans le secteur alimentaire et par conséquent aurait une incidence sur l'emploi.

Elle faciliterait aussi le transfert routier sur le rail et le financement de nouvelles infrastructures ferroviaires. En Suisse, toujours, les tunnels du Loetschberg et du Gothard sont financés à 50% par la RPLP. (Sources : FNAUT Infos n°107)

Renseignements:

Dossier du Maître d'ouvrage à demander à la Commission Particulière de Débat Public si vous n'avez pas reçu son journal dans votre boîte à lettres :CPDP, Cité Mondiale, 23 Parvis des Chartrons 33080 Bordeaux Cedex

Site internet : www-cpdp-bordeaux.org

Pour en savoir plus :

Collectif Bordeaux Incontournable

Maison de la nature et de l'environnement, 3 rue Tausia, 33800 Bordeaux

tél : 05.56.91.33.65 télécopie :05.56.91.85.65

Site internet, informations et forum de discussion : [http:// pascal.val.free.fr](http://pascal.val.free.fr)