



Projet de contournement autoroutier de Bordeaux

Commission particulière du débat public

P A R O L E S D ' A C T E U R

Collectif Bordeaux Incontournable

Aquitaine Alternatives-Assfalte - BurdiVega - CLCV - Droit du piéton Gironde - Fédération SEPANSO - LGPE - Médoc'xygène - Paysages d'Aquitaine - Trans'Cub - Union Vivre en Entre-Deux-Mers - Verts Gironde.

Avec le soutien de France Nature Environnement (FNE) et de la Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT).

Position sur le contournement autoroutier de l'agglomération Bordelaise

I - Remarques générales

Les signataires de cette note de positionnement – qui comptent parmi eux, en plus des acteurs locaux, de grandes associations nationales comme France Nature Environnement (FNE) ou la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT) - se félicitent de la décision de la Commission Nationale du Débat Public d'organiser un Débat sur les problèmes des déplacements et transports autour de l'agglomération bordelaise.

Un flux Nord-Sud de poids lourds entre Europe du Nord et péninsule ibérique se heurte en effet aujourd'hui au goulot d'étranglement que constitue le passage obligé par Bordeaux. Le doublement du Pont d'Aquitaine par le Pont d'Arcins (Pont Mitterrand), et le renforcement des rocade Ouest et Est de l'agglomération ont été victimes de la rapide croissance des trafics. Le Pont Mitterrand par exemple, dont il avait été dit à sa construction qu'il répondrait à la demande « pour vingt ans », frôle parfois la saturation. Et la congestion des rocades bordelaises à certaines heures est une réalité quotidienne.

Malheureusement, la réponse exprimée par le projet de Grand Contournement de Bordeaux (GCB) n'est pas un véritable

choix - sauf dans son tracé. En effet, prenant en compte les seuls problèmes de transport au sens étroit du terme, il n'explore pas sérieusement toutes les alternatives possibles, acceptant d'entrée de jeu la croissance des trafics comme un phénomène inéluctable, dont il s'agit seulement, selon la Direction de l'Équipement, « de rééquilibrer » les modes. Cette proposition est inacceptable pour tous ceux qui ont, aujourd'hui, rallié le Collectif « Bordeaux Incontournable ».

En effet, les enseignements du passé montrent sans ambiguïté que *l'offre d'infrastructures en matière de transport crée la demande - et non l'inverse - et fonctionne comme un véritable « aspirateur à poids lourds » au lieu de résoudre les problèmes.* La multiplication inefficace des ceintures autour de Paris en est la plus triste image dans notre pays.

Par ailleurs, ce projet s'inscrit à contre-courant des efforts déployés dans l'Union Européenne pour maîtriser *les impacts tant sociaux qu'économiques et environnementaux* des politiques de transports menées par le passé.

Le Collectif regrette que le dossier de présentation ait été confié, en tant que maître d'ouvrage, à un service de l'Etat dont les rémunérations

sont liées pour partie au développement du système autoroutier, considérant qu'une telle situation ne peut être compatible avec une argumentation vraiment objective du dossier.

Reprenant à son compte l'ordre des questions soulevées par le courrier du Ministre de l'Équipement et des Transports à la CNDP, le Collectif considère que *la priorité du Débat doit être pleinement accordée au problème de l'opportunité de ce projet.*

Tous les indicateurs actuels soulignent en effet que la croissance indéfinie du transport routier est dommageable et même, à terme, impossible.

Dommageable, par les nuisances graves qu'il implique : bruit, pollutions, risques, et surtout, consommation d'énergie avec son corollaire : l'aggravation de l'effet de serre et son impact sur le Changement Climatique. La consommation énergétique est en elle-même enfin un facteur négatif de l'économie, puisqu'il s'agit ici pour l'essentiel d'hydrocarbures importés.

Impossible, puisque les limites de ces ressources fossiles sont désormais visibles, et se chiffrent en décennies, c'est-à-dire d'un ordre de grandeur du temps qui est celui de la construction de ces grandes infrastructures.

Tous ces constats soulignent donc selon nous que *la résignation devant la croissance du transport routier n'est plus acceptable.*

Elle est en contradiction avec les engagements des pouvoirs publics à faire prévaloir en France un Développement Durable. *Le changement climatique* est l'un des risques induits. La croissance des trafics routiers, par les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) qu'ils génèrent, fait de ceux-ci aujourd'hui les principaux acteurs du changement climatique.

Il est donc impératif de chercher à maîtriser la croissance actuelle du trafic routier, au lieu de l'accompagner activement.

2 - Des hypothèses de travail en forme de renoncement à l'action politique.

Nous critiquons le recours à l'extrapolation systématique des tendances antérieures pour le calcul de données futures. Le Schéma de Services Collectifs Transports et le Schéma National des Routes, dont s'inspire le projet, ont été basés sur de tels raisonnements.

S'en tenir à ces seules hypothèses revient, *d'entrée de jeu, à renoncer à tout effort de maîtrise des flux.* Paradoxalement d'ailleurs, les bilans

de l'existant soulignent que la matérialisation de telles hypothèses de croissance *conduirait irrémédiablement à la saturation rapide de ce nouvel équipement !*

Au contraire, la volonté « *d'assécher* » le flux des poids lourds circulant entre l'Europe du Nord et la péninsule ibérique n'est pas considérée comme une hypothèse crédible dans la fiche d'introduction rédigée par la DRE. Ainsi, malgré les efforts pour rééquilibrer les modes de transports, *le Contournement ne peut être présenté que comme inéluctable.*

Cette conclusion ne manque pas de surprendre, car des alternatives crédibles existent, à condition d'être menées avec vigueur et simultanément.

3 - L'absence d'une analyse sérieuse des alternatives.

Beaucoup de responsables politiques se lamentent des retards que subissent *la réalisation de la LGV Sud Atlantique et la liquidation du « bouchon ferroviaire » de Bordeaux* (convergence/rétrécissement des voies au Nord de l'agglomération + problème du franchissement de la Garonne), mais rechignent devant l'effort financier qui est demandé sur ce dossier, alors même que l'achèvement de ces deux opérations est une clé essentielle pour résoudre la congestion de « l'axe Nord-Sud ».

En libérant les voies anciennes pour le fret ferroviaire, ces deux opérations soulageront en effet fortement le trafic routier. Pour peu qu'elles soient accompagnées *de mesures incitatives au ferroutage et de mesures dissuasives pour les poids lourds.*

Mesures bien connues, qu'appliquent nos voisins (péages, RPLP...), et que vient de réaffirmer *la récente étude prospective de la DATAR*, remise le 24 avril 2003 au Premier Ministre par MM Delevoye, Ministre chargé de l'Aménagement du Territoire, et Jacquet, Délégué DATAR.

De même, on semble tout ignorer à Bordeaux du rap-

port de Henri de Richemont sur *le développement du cabotage comme alternative au « tout routier »* et de l'annonce récente à Lorient par M. Bussereau du lancement en 2004 des « *autoroutes de la mer* », à partir des ports de la façade atlantique.

Il apparaît au Collectif qu'il est indispensable que ces alternatives soient vigoureusement promues, parce que les délais nécessaires à leur mise en œuvre comme leurs coûts respectifs apparaissent du même ordre de grandeur que ceux du projet présenté. *Or il n'échappe à personne que de telles réalisations relèvent largement de l'arbitrage politique.*

La situation créée en France et dans la région de Bordeaux ne fait d'ailleurs que souligner *l'urgence d'un traitement politique plus global de ces problèmes.* Il est reconnu aujourd'hui que les écarts de conditions fiscales, commerciales et sociales de l'Union Européenne (et au-delà !) favorisent l'exploitation des différentiels régionaux en tous domaines, de l'agriculture aux services, lesquels nourrissent à leur tour une croissance démesurée et injustifiée des échanges à flux tendus.

Il devient donc d'autant plus nécessaire de programmer *la suppression des détaxes fiscales de l'énergie, d'obliger les transports à l'internalisation des coûts environnementaux, et de peser sur les distorsions sociales*, pour mettre fin à des processus malsains et coûteux.

4 - Des investissements considérables pour une efficacité douteuse

Le chiffrage de l'opération à 1,1 Milliard d'Euros est aléatoire et très optimiste, au vu des dérives potentielles soulignées par le récent *rapport d'audit du Ministère des Transports sur les infrastructures*, qui note à propos du Contournement de Bordeaux : « (Sa réalisation) suppose (...) que des emprises puissent être assez rapidement définies, et que le coût prévisionnel soit maintenu dans des limites telles que, compte tenu du

trafic prévisible, la contribution publique puisse rester à un niveau acceptable (...).

Cela suppose toutefois une vigilance particulière sur les coûts à Bordeaux où pourraient s'avérer nécessaires des ouvrages de franchissement de la Gironde et de la Dordogne très exceptionnels (...).

Faut-il rajouter que le « *trafic prévisible* » reste largement hypothétique, et le report illusoire. Instaurer un péage sur un pareil ouvrage est en effet dissuasif s'il n'en est pas de même sur les Rocades.

Comment imaginer repousser le transit vers un système payant, alors que tous les chiffres soulignent - par exemple entre l'A89 et la N89 - que les PL continuent à pratiquer préférentiellement l'axe non payant, malgré le danger et les difficultés. La tentation serait d'autant plus forte en présence d'une rocade gratuite et plus courte, surtout la nuit (la rocade étant alors non saturée).

La rentabilité du Contournement ayant de fortes chances d'être médiocre, une partie importante de son coût devrait donc être financée sur fonds publics. Il est totalement anormal qu'une estimation de cette part soit absente de la présentation.

S'il advenait au final, avec de faibles péages et des surcoûts inévitables, que le montant total à la charge publique soit de l'ordre du Milliard d'Euros, il serait à l'évidence préférable de miser dès à présent ces sommes sur le rail, le cabotage, et la maîtrise des échanges, plutôt que sur une infrastructure qui sera vraisemblablement dépassée dans deux décennies.

5 - La perte de la maîtrise de l'urbanisation.

Le projet présenté en 2002 *La variante Ouest* était dépourvu d'échangeurs sauf pour la presque île d'Ambés, la route du Verdon, et l'aéroport de Bx Mérignac. Qui peut croire que les élus locaux n'exigeront pas des échangeurs pour leur commune, pour des motifs

économiques d'abord (« nous payons, donc nous avons des droits »), sous la pression des électeurs ensuite ?

Un Contournement sans échangeurs, c'est totalement illusoire !

Même si l'on s'en tenait à ces trois échangeurs, il est à craindre que les procédures existantes ne permettent pas la maîtrise de l'urbanisation et des zones d'activités le long des axes de sortie. La DDE elle-même avait parlé de l'urbanisme autour de Bordeaux comme « *d'un véritable dégueulis urbain* » ! C'est d'ailleurs en raison de ce danger, entre autres, que le SDAU renouvelé n'avait pris en compte le projet de GCB que sous forme de pointillé...

Ainsi, la variante Ouest susciterait *une véritable urbanisation linéaire Bordeaux-Bassin d'Arcachon*, et très probablement, une forte urbanisation de la côte atlantique médocaine désormais accessible plus facilement.

La variante Est, quant à elle, multipliant les échangeurs autoroutiers, ouvrirait *l'Entre-Deux-Mers et le Libournais à un mitage urbain fulgurant*, aux dépens de ses précieux terroirs, et dans un contexte écologique encore plus fragile.

En favorisant la densification urbaine, les girondins scieront alors la branche sur *laquelle repose l'actuelle prospérité de cette Région : le tourisme de qualité.* Et ceci, à l'encontre du vœu de leurs concitoyens dont 74 %, dans un sondage récent, considéraient « l'environnement » aquitain comme un capital à préserver prioritairement.

Enfin, une telle urbanisation, et la multiplication des zones d'activités industrielles ou de service qui l'accompagneraient, créeraient *de nouveaux problèmes de transports pour l'agglomération*, alors même que de gros efforts sont entrepris - à grand prix - pour réduire ceux, considérables, qui existent aujourd'hui.

6 - L'absence d'évaluation environnementale

On peut noter enfin que le problème des impacts environnementaux est évacué par quelques remarques mineures.

Le Collectif considère que ce volet du projet n'a pas à être pris en considération à ce stade du Débat, qui devrait porter essentiellement sur l'opportunité du projet. Il se réserve d'apporter en temps utile de plus amples développements sur ces points. Il exprime cependant brièvement sa préoccupation au niveau environnemental, constatant - en bref :

6.1.- Des impacts sur les milieux naturels affectés à l'itinéraire.

Les deux variantes affecteraient profondément des secteurs à haute valeur agricole, écologique, et patrimoniale. Les termes sont certes inégaux suivant les tracés prévisibles, mais restent importants dans tous les cas. En particulier pour les zones humides connexes à la Garonne et à la Dordogne, dont la maîtrise est essentielle pour la gestion des crues.

6.2.- Des impacts en terme de protection des espèces.

Une grande partie des espaces concernés se trouve être le bio-

tope du *Vison d'Europe*, espèce protégée. Une telle situation pourrait alors conduire l'Union Européenne, très attentive à ces données, à refuser de participer financièrement à une telle opération, alors même que ce sont les transits européens qui seraient à son origine.

6.3.- De graves déficits en granulats pour un chantier gigantesque et imprévu :

Où prendrait-on les granulats indispensables pour un chantier aussi colossal, et imprévu par le Schéma Départemental des Carrières, sinon dans les précieuses zones alluviales des vallées, ou dans les zones humides, déjà profondément

affectées par ces activités, voire dans l'estuaire de la Gironde ? Il y a là une *impasse majeure*, dont l'importance ne saurait être sous-évaluée.

Pour toutes ces raisons, dont le bien fondé n'est plus nié aujourd'hui que par des personnes dépourvues de recul ou raisonnant avec des références dépassées, le Collectif s'oppose à la réalisation de ce projet d'un autre âge, pharaonique, anti-écologique, et économiquement mal fondé.

Contact : SEPANSO
1 et 3, rue de Tauzia
33800 BORDEAUX
Tél. : 05 56 91 33 65
sepanso.fed@wanadoo.fr

La SEPANSO : quelques réflexions sur la dimension européenne du projet

Pour apprécier les justifications du dossier sur le contournement autoroutier qui nous est proposé, quelques observations sur la politique des transports de l'Union Européenne paraissent indispensables, tant les contradictions qu'elle affiche sont importantes.

Les transports dans l'Union ont en effet triplé depuis les années 70. Et concrètement, s'agissant de la péninsule ibérique, 17.000 camions franchissent chaque jour les Pyrénées - les deux côtés de la chaîne confondus - un chiffre finalement pas tellement éloigné de celui du franchissement des Alpes dans leur ensemble : 25.000 camions par jour. C'est bien l'Union Européenne, par les mécanismes qu'elle a mis en œuvre, qui est à l'origine de cette explosion.

Mais sur ces énormes flux, les experts rappellent que 30% d'entre eux s'effectuent à *vide ou chargement partiel*, soulignant ainsi la pression considérable exercée par le système du « *juste-à-temps* »⁽¹⁾ qui contrarie la logique de tout transporteur - le déplacement à pleine charge - et révèle aussi un manque inquiétant de maîtrise de la logistique.

On peut y rajouter les absurdités créées par l'organisation aberrante des systèmes commerciaux : lors des interventions du public à la réunion de présentation du 17 Novembre, certains producteurs girondins se sont ainsi émus de voir leurs fruits passer de l'Aquitaine à la région parisienne pour être finalement distribués... à Bordeaux. Comment ne pas s'indigner aussi de voir des tonnes de terre parcourir l'Europe pour aller se faire éplucher là où la main d'œuvre est la moins chère, puis revenir à leur source. Les absurdités du fonctionnement actuel de nos économies sont ainsi soulignées, mais elles persistent et expliquent pour partie l'explosion des transports.

Il n'est pas acceptable de laisser subsister sans réagir des aberrations de ce niveau, d'autant que dans tous les cas, et au delà de l'exploitation elle aussi critiquable des différentiels sociaux, **la pérennité de telles pratiques n'est possible que grâce aux coûts d'un transport routier maintenus artificiellement bas.**

C'est sur ce point que les associations ont insisté tout particulièrement dans la

plate-forme de leur Collectif : le système ne perdure qu'en raison de **l'absence quasi totale d'internalisation des coûts externes - environnementaux et socio-économiques** - dans le coût du transport proprement dit. En d'autres termes, le transporteur ne répercute dans ses prix ni la pollution (avec ses redoutables conséquences en matière d'effet de serre), ni le bruit, ni les accidents et les maladies induites, ni les effets perturbant des coupures de territoires ou des atteintes à des zones sensibles et utiles à d'autres fins (zones humides en particulier), ni les destructions environnementales *stricto sensu* (suppression d'espèces rares, etc), ni les difficultés économiques et sociales issues de ces pratiques (délocalisations d'entreprises, désorganisation du tissu rural, commercial et industriel régional). Ajoutons qu'ils ne paient par ailleurs pas à leur juste prix les frais directs liés à la construction des infrastructures et à leur entretien. Sachant qu'un « 38 tonnes » détruit autant une autoroute que 1.000 véhicules légers, il suffit pour s'en persuader de comparer leurs péages respectifs...

Or ces coûts externes sont

considérables : on estimait ainsi au total (en 2000) que le trafic Poids Lourds engendre des coûts externes de 156 Milliards d'Euros par an en Europe, dont 27,6 Milliards pour la France seule !⁽²⁾ - sans compter dans ce total les coûts sociaux et le coût... des embouteillages !

Sur ce dossier, l'Union Européenne et son organisme régulateur, la Commission Européenne, tiennent des discours et cautionnent des actions singulièrement contradictoires.

Les déclarations favorables à l'environnement existent en effet.

Citons le § 3d-EGV du **Traité d'Amsterdam**, qui stipule que :

« *art 174.- Les buts d'une politique de l'environnement communautaire sont fixés (principe de prévention et principe pollueur-payeur). Dans tous les domaines politiques, les besoins environnementaux doivent être respectés.*

« *art 176.- Les pays membres doivent avoir la possibilité d'aller au delà des normes fixées par l'UE* »

Et plus encore, le **Livre Blanc de 2001** sur « La politique

européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix » :

« *L'action de la Communauté doit donc viser à remplacer progressivement les taxes existantes pesant sur le système de transports par des instruments plus efficaces pour intégrer les coûts d'infrastructures et les coûts externes* ».

De même, dans le Livre Blanc, est fermement préconisé un rééquilibrage modal rigoureux, afin de permettre le respect par l'Union des critères du Protocole de Kyoto sur les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES).

Malheureusement, on est bien obligé de constater que l'Union Européenne ne possède encore aucune réglementation qui impose - ou même simplement favorise - l'internalisation des coûts externes - et parmi ceux-ci, des coûts environnementaux. Pour ne pas parler de la taxation des carburants, que les manifestations récurrentes du Changement Climatique, via l'effet de serre, rendra pourtant à terme inéluctable. Tout cela est d'autant plus grave que la politique des transports est déjà « *communautarisée* », c'est-à-dire que le droit communautaire s'impose dans ce domaine au droit national. Ainsi de la Directive sur les coûts (1999-62-EG). Mais celle-ci n'oblige nullement à l'internalisation des coûts évoqués plus haut, et ne permet même pas d'imposer la taxe dite RPLP (Redevance sur le trafic des Poids Lourds liée aux Prestations) mise en œuvre par la Suisse depuis le 1^{er} Janvier 2001.

Cette taxe, fonction des kilomètres parcourus (en Suisse !), du poids, et des émissions polluantes, se rapproche pourtant - sans l'atteindre, ainsi qu'on le voit en comparant avec la liste des atteintes environnementales, sociales, et économiques rappelées plus haut - de ce que nous souhaitons voir appliquer dans l'Union Européenne. Elle montre en tout cas la voie.

Même constat de discordance s'agissant de la demande de l'Union pour rétablir (comme l'indique le dossier de présentation du maître d'ouvrage, p7) « *un niveau de service de qualité sur l'axe Nord-Sud Atlantique* » - demande traditionnelle depuis longtemps, étant donné la priorité

absolue accordée jusqu'ici à la libéralisation des échanges. Comment concilier le besoin de faire sauter le bouchon bordelais sur cet axe d'intérêt européen et l'aide concrète (c'est-à-dire financière) que les supporteurs du Contournement Autoroutier espèrent voir apportée par l'Union à leur projet, avec les objectifs qu'elle affiche désormais en matière de lutte contre l'effet de serre, et surtout avec la protection des territoires d'espèces protégées au niveau européen, comme le Vison d'Europe - territoire qui serait lourdement affecté par une infrastructure de cette ampleur, en particulier s'agissant des zones humides péri-estuariennes ?

De même, l'impasse soulignée par les associations sur le chapitre des granulats nécessaires à des travaux d'une telle ampleur, qui conduirait certainement, en plus de la création de nouvelles gravières dans des zones intéressant l'agriculture des terrasses alluviales de nos vallées, à raviver les projets contestés d'extractions de granulats dans l'estuaire de la Gironde, territoire protégé par ailleurs en raison de la présence de l'esturgeon, espèce protégée qui fait l'objet d'un programme Life de l'Union Européenne. Ainsi, au seul chapitre de la protection de la nature *stricto sensu*, l'Union se trouverait-elle en contradiction avec ses propres objectifs sur plusieurs points importants. Il va de soi que les associations ne laisseront pas passer de telles contradictions, et agiront devant la Cour Européenne de justice pour demander des arbitrages en la matière.

Quant au rééquilibrage modal, on est en droit de s'interroger. La Commission Européenne a certes exprimé le vœu de voir supprimer le point de congestion de Bordeaux sur l'axe routier Nord-Sud Atlantique. Mais chacun sait que le budget de l'Union Européenne, comme celui du ministère de l'Équipement, n'est pas extensible. Son apport financier éventuel devra-t-il alors se faire aux dépens de la construction de la LGV Sud Europe Atlantique, laquelle est indispensable pour permettre le dégagement des voies anciennes pour un fret ferroviaire appelé en renfort modal ? Des éclaircissements sont nécessaires !

Au total, on le voit, on fait jouer à l'Union Européenne un rôle ambigu. Certains sont prompts à réveiller ses vieilles exigences vis-à-vis de ses membres - ici, l'obligation d'offrir une libre circulation - pour justifier des projets mégalomanes.

Mais les mêmes se gardent bien de rappeler la tendance qui pourtant s'impose peu à peu, en raison des inconvénients de plus en plus lourds du type actuel de croissance, et qui est traduite aujourd'hui par ce nouvel intitulé très « branché », celui de **Développement Durable**. Et ils oublient de rappeler que ce ne sont plus seulement les écologistes qui réclament à ce titre « *l'internalisation des coûts externes* » évoqués plus haut, mais la très orthodoxe OCDE, qui prône à cette fin, dans un de ses rapports, « *un usage accru des taxes et redevances* » !

La façon dont ils prendront en compte ces indispensables réorientations sera d'ailleurs un excellent critère pour départager les candidats à la députation européenne, en 2004...

Certes, on en est encore dans bien des cas au niveau incantatoire, mais le vocabulaire est toujours un révélateur, un avant-signes. A ne pas vouloir prendre au sérieux ces signaux forts, on risque fort avec ce projet de miser très gros sur un équipement pharaonique qui sera dépassé, au moment de sa mise en service, par l'évolution indispensable de l'économie. La presse d'aujourd'hui ne fait-elle pas déjà ses titres sur « *l'après-pétrole* »⁽³⁾ ?

Les aquitains n'auront plus alors que leurs yeux pour pleurer les euros perdus, alors que les projets novateurs auraient été ignorés par de prétendus responsables, une nouvelle fois en retard d'une guerre. Après les bassins à flot du XIX^e siècle, la plate-forme chimique avortée du Verdon, le métro coulé du Duc d'Aquitaine, Bordeaux va-t-elle donc s'abonner aux naufrages ?

Pierre DELACROIX
Président d'honneur
de la SEPANSO
Agrégé de géographie

Contact : SEPANSO
1 et 3, rue de Tauzia
33800 BORDEAUX
Tél. : 05 56 91 33 65
sepanso.fed@wanadoo.fr

(1) Le système du « *juste-à-temps* » (en anglais « *no stock, no delay* ») permet de remplacer l'existence de stocks, coûteux en capital immobilisé et en espaces de stockage, par la livraison à un moment strictement programmé à l'industriel (en amont) ou au client (en aval) des pièces ou produits nécessaires à ses besoins. Par l'économie de matières premières et d'énergie qui l'accompagne, une telle politique n'est écologiquement pas négative. En réalité, elle trouve sa justification dans le coût excessivement faible des transports, et son bilan écologique global est beaucoup plus discutable ! - pour ne pas parler du stress des conducteurs mis sous pression, précisément par le « *juste-à-temps* ».

(2) Maibach, Markus, u.a. (INFRAS Zürich und IWW Karlsruhe) : « *External costs of transport, accident, environmental and congestion cost of transport in Western Europe* », Zürich/Karlsruhe, Mars 2000. Les coûts externes sont estimés par cette étude référenciée sur 1995 à 530 Milliards d'Euros ! On a choisi de citer ici la valeur la plus basse de la fourchette... [Remerciements à Toni Aschwanden, auteur de la Note ITE (Initiative Transport Europe) sur ce sujet de Mars 2001]

(3) « *Comment préparer l'après-pétrole ?* » A. Reverchon, *Le Monde*, 27 Novembre 2003

Consommation, Logement et Cadre de Vie : le grand contournement, une opportunité ?

Le grand contournement est-il la solution efficace à long terme pour soulager l'actuelle rocade ? répond-il aux préoccupations majeures que sont à la fois l'engorgement des transports routiers sur l'axe Nord/sud et la saturation des déplacements à la périphérie de Bordeaux ?

Trafic et perspectives :

On constate sur la rocade d'ouest en Est un trafic de 78 400 véhicules /jour à 101 800 véhicules /jour (trafic moyen par jour dans l'année avec les pointes saisonnières de l'ordre de 160 000 véhicules / jour). Sur ce chiffre environ 24 000 véhicules sont en transit, dont 70% sont considérés comme du trafic longue distance, Péninsule Ibérique / Union Européenne. Ce transit international qui croît 2 à 3 fois plus vite que le national a plus que quadruplé en 12 ans et sera, en 2020, le double de ce qu'il était en 1997, si des décisions de transferts de fret routier vers d'autres modes de transports ne sont pas prises d'urgence.

La répartition modale de ce transit donne un taux de 52 % pour la route, 44 % pour le maritime, 4% pour le fer. Il passe aujourd'hui plus de camions à Biriadou qu'à Vintimille et au tunnel du Mont Blanc réunis

Le nombre de déplacements en automobile, soit 2 millions par jour, interne à l'aire du schéma directeur, devrait croître de 35 % d'ici 2020 dans la mesure où le réseau de transports collectifs n'a pas une efficacité suffisante. Le total des trajets s'effectuant entre la 1^{ère} et la 2^{ème} couronne ou simplement sur la 2^{ème} couronne correspond à 902 000 déplacements par jour, soit 49 % des déplacements totaux sur l'agglomération qui sont susceptibles d'utiliser la rocade.

Les nombreux aménagements routiers conjugués à un faible niveau de performance des transports collectifs urbains ont produit un effet désastreux sur les moyens utilisés pour se déplacer. Sur 120 000 déplacements effectués journalièrement ayant pour origine ou destination le cœur de l'agglomération, 85 % utilisent la voiture, 11 % le train, 4% l'autocar.

Quel scénario pour le futur ?

Face à ce constat et aux perspectives à l'horizon 2020, les études apportent-elles quelques crédits à la stratégie qui consiste à séparer le trafic de transit de celui du local pour résoudre les problèmes de l'un et de l'autre ?

Le document de la DRE *«les schémas de services de transport en Aquitaine»* situe entre 13 000 et 15 000 le nombre de véhicules par jour principalement en grand transit, le trafic sur le grand contournement laissant, en 2020, 130 000 à 150 000 véhicules par jour sur l'actuelle rocade (situation de congestion actuelle allégée du transit PL). La capacité de cette dernière, portée à 120 000 véhicules par jour avec sa mise à 2 X 3 voies, montre bien qu'avant 2020 elle aura atteint son seuil de saturation. Ce que confirme le document de saisine du débat public par ce diagnostic : *«sortir ce trafic de la rocade n'améliorera qu'à peine le niveau de service pour le transport urbain, pour lequel les plages horaires ne cesseront de s'élargir»*. D'ailleurs, Monsieur Massenet, Directeur Régional de l'équipement n'a-t-il pas déclaré dans le journal Sud Ouest Aquitaine Echo d'octobre 2001 : *« la rocade est engorgée et elle le sera toujours c'est automatique en agglomération»*

Pour ce qui concerne le trafic

nord/sud, l'absorption par la route de 80% de la croissance attendue est inacceptable. Aussi c'est en terme de rupture avec le passé qu'il faut concevoir le scénario du futur.

Le rapport Becker qui propose un objectif volontariste : transférer 28 millions de tonnes devant traverser les Pyrénées (6500 poids lourds par jour) sur d'autres modes de transports, peut être complété par le rapport du Sénateur de Richemont qui préconise les «autoroutes de la mer» et précise : *«le cabotage maritime ne peut devenir une alternative au transport routier qu'à la condition que la puissance publique s'y investisse comme elle l'a fait autrefois pour les autoroutes»*. Pour le ferroviaire, l'enjeu n'est pas mince, passer de 9% à 35 % de trafic sur le rail, sur le seul axe Nord/Sud.

Pour Alain Pratt, directeur Régional de RFF, avec le TGV Sud Europe Atlantique, on triplerait le potentiel entre les deux pays sur le versant occidental des Pyrénées, ce qui permettrait d'accompagner l'augmentation du trafic jusqu' en 2020. Ainsi, cette réalisation, avec la suppression du bouchon ferroviaire, pourrait être une alternative au contournement autoroutier de Bordeaux et éviterait que le scénario de fret ne soit dépassé avant 2020, date à laquelle le percement du tunnel central des Pyrénées (grande vitesse et fret) permettra d'avoir une capacité supplémentaire de l'ordre de 42 millions de tonne par an. Alors pourquoi pas un contournement ferroviaire ?

Choix stratégique et développement durable :

Les prévisions de trafic ne peuvent plus être présentées comme un besoin inéluctable

dont il faut satisfaire la croissance par une amélioration constante du réseau routier. Cette politique, marquée par l'absence d'une volonté de rééquilibrage des modes de transports tenant compte des externalités et du coût réel de chacun d'eux, nous conduit au blocage.

Compte tenu de l'effet temporaire du grand contournement et de l'incertitude sur son efficacité à long terme pour éviter, à la fois, la saturation du transit routier traversant l'Aquitaine et la congestion à la périphérie bordelaise, la question n'est pas de savoir si cette solution est la plus appropriée à court terme pour répondre à une situation devenant critique, mais de saisir l'urgence,

- d'une part pour l'Etat d'engager une nouvelle répartition des modes de transports de fret au profit du rail et du maritime sur la façade atlantique
- d'autre part pour la CUB et la Région Aquitaine de réaliser un réseau efficace et intermodal de transports collectifs.

A l'heure où se confirme l'effet de serre, dont la cause est due pour 40 % au transport routier, et face aux enjeux environnementaux, dont la mise en application de solutions à la mesure des défis à relever ne peut plus attendre, il est vital que des changements profonds s'opèrent afin d'assurer pour les générations futures un développement durable.

La Commission
Environnement
Dominique DE BRUN

*Aquitaine Alternatives 3, rue de Tauzia - 33800 BORDEAUX
tel. 05 56 91 81 95*

ASSFALTE La Lagume 33760 FALEYRAS

*Bassin d'Arcachon Ecologie 54, Av. de la libération
33120 ARCACHON
Tél./fax 05 56 22 54 8
arcachon.ecologie@free.fr*

BurdiVega mne 3, rue de Tauzia 33800 BORDEAUX.

*CLCV Gironde 40, rue de Benauges 33100 BORDEAUX
Tél./fax 05 56 40 89 37*

Confédération Paysanne 33 Tél./fax 05 56 23 65 09

*Droits du Piéton Gironde mne 3, rue de Tauzia
33800 BORDEAUX
tél. 05 56 02 66 54 - 05 56 52 68 01 - 05 56 39 19 64*

*Fédération SEPANSO 1 et 3, rue de Tauzia
33800 BORDEAUX, tél. 05 56 91 33 65
sepanso.fed@wanadoo.fr
http://assoc.wanadoo.fr/federation.sepanso/*

*Landes Graves Palus Environnement(Igpe) Domec
33650 SAINT MORILLON
lgpe@tiscali.fr*

*Médoc'xygène JL Lagardère - Hameau de Brédéra
33480 AVENSAN
Tél. 06 89 99 77 32*

*Paysages d'Aquitaine Domaine de Beauregard
33550 LE TOURNE
picolette@nerim.net Sud*

SudMedoc Environnement sme33asso@botmail.com

Trans'CUB mne 3, rue de Tauzia 33800 BORDEAUX

*Union Vivre-en-Entre-Deux-Mers 3, rue de Tauzia
33800 BORDEAUX
vivre.en.entredeuxmers@tiscali.fr
http://vivre.en.entre-deux-mers.chez.tiscali.fr/*

Verts Gironde 13, rue Chai des Farines 33000 BORDEAUX

Vivre Heureux en Pays Gabaye, tél 05 57 68 01 54

*Collectif Bordeaux Incontournable
Tel. 05 56 91 33 65 (SEPANSO)*

Collectif également soutenu par France Nature Environnement(fne) et la Fédération Nationale d' Usagers des Transports (fnaut).

**Document rédigé par le collectif Bordeaux Incontournable
édité par la Commission particulière du débat public**

Cité mondiale, 23 parvis des Chartrons - 33000 Bordeaux

Tél. 05 56 48 60 51 - Fax : 05 56 48 60 62

Courriel : infos@cpdp-bordeaux.org - Web : www.cpdp-bordeaux.org